KOKU-FAN
昭和29年6月23日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号
昭和30年3月24日 第三種郵便物認可
$5.00
august 1981

航空ファン 8

★特集：戦闘機の第三勢力
★空撮：F-106 & F-4C





3月，フロリダ州のジャクソンビル国際空港に駐留する125 FIGを訪れた。取材の目的は同隊が使用しているF-106Aデルタダート。初飛行は実に四半世紀，いまだにアメリカ本土防衛の第一線にあるF-106を見直そうというわけだが，まずゲートに行って驚いた。

なんとゲートは閉じ，両側にカービン銃を持ったセキュリティ・ポリスが立っている。こんな光景は，ANGの基地ではお目にかかったことがない。レギュラー・ユニットの基地だって，こんなことはまれだ。いかめしい顔のセキュリティ・ポリスにIDカードを示し，来訪の目的を告げると厳重な荷物検査の後，ようやくオペレーションに行くことができた。これとて，パトカーの先導つきだ。

オペレーションでメイスン中佐に会い，取材のアレンジをしてもらう。F-106Bはエレボンの故障で飛行できないが，空撮用にT-33を用意してあるとのこと。パワーのないT-33での空撮は苦しいが，F-106Bが飛べないのでは仕方がない。





早朝、パイロットのキャノン大尉と撮影の打合わせを行なう。この日は残念ながら、横風が強いために飛行は中止。パイロットたちとF-106について話し合った。

★F-106は古い機体だが、能力的に不足はないか？「現在でも十分な能力を持っている」

★一部の防空部隊ではF-4の配備が始まっているが、F-4と比較してどうか？「低空ではパワーのあるF-4が有利だが、高空ではF-106の優位は揺るがない」

★F-106にバルカン砲を装備している部隊もあるようだが？「レギュラーの49FISと84FISが装備している。われわれの部隊は装備していないので正確な評価はできないが、現在ではウエポンとしてほとんど使用できないAIR-2ジーニのスペースを転用しての改造だから、少なくともベターであろう」

★クリアトップ・キャノピーについては？「視界に関して言えば、クリアトップになったことよりも左右が拡がったことが大きい。しかも、ニュー・キャノピーで脱出できるようになった」

★F-106の後継機がなかなか決まらないようだが？「レギュラーはF-15、ANGはF-16ということに落ち着いたようだ。ラングレーの48FISがF-15に転換訓練中で、来年初めにはマッコードの318FISも訓練を開始すると聞いている。われわれも1983年にはF-16を受領する」

★なぜ、この基地はこんなに警戒が厳重なのか？「プエルトリコで起きたA-7D爆破テロの影響だ。われわれでさえ、飛行のとき以外はエプロンにも出られない」

F-106の好きなカメラマンと、F-106をこよなく愛するパイロットの話しは尽きない。その晩は、全員でホテルのバーに向かった。













翌日も横風は強かったが，離陸には支障ないとのことで，撮影を決行することになった。われわれのT-33Aと飛ぶF-106Aは4機，B-52に対する高高度要撃訓練が今日のミッションだ。14時15分，予定どおり2機ずつのF-106に前後をはさまれるようにしてタキシーアウト。ランウェイに向かう。

F-106は大型でグラマーな機体だ。胴体などは見事な曲線に包まれている。「気分はどうだい？」キャノン大尉が問いかけてくる。タンデム複座の場合，パイロットはこちらの様子を見ることができないから，まず彼にこちらが大丈夫なことを認識させなくてはならない。パイロットがバック・シーターに不安を持っていたりしては，空撮など成功するわけはないからだ。"Comfortable" 精一杯，元気に答える。"Good" 彼も安心したようだ。

いよいよ離陸である。アフタバーナをもうもうと焚いて離陸する4機のF-106Aを追いかけるように，こちらもランウェイに入りエアボーン。先行するF-106A編隊を追う。しかし，当然のことながら差は広がるばかり。いつしかF-106は小さな黒い点となり，視界から消えて行った。「ウーン，やはり追いつけなかったナ。じゃあ彼らが訓練を終わるのを待とう」陽気な声でキャノン大尉が言う。

雑談するうちに約1時間が過ぎ，F-106Aから訓練終了の報告が入った。われわれのT-33も急いで合流地点へ向かう。「見えたぞ」。前方にF-106A 4機のルーズなフォーメーションが視界に入った。

「OK，それじゃあ撮影に入ろう。まずダイヤモンド編隊を組んで，ウエポン・ベイを開けてくれ」。僕のリクエストに応えてF-106Aが一斉にウエポン・ベイを開き，AIM-4が顔を覗かせる。

昨日の話しでは，ウエポン・ベイを開いても操縦には影響を及ぼさないということだったが，各機がベイを開いたとたん，すさまじい風切りのノイズが発生した。これで影響がないとは信じられない。やはり，パイロットのひいき目と見た方がよさそうだ。「次は上から平面を撮る。ダイヤモンドをキープしてくれ」。T-33は，後方に回って高度をとる。

ここからダイブして加速し，一気にズームアップしながらF-106の上をロールで通過しようというわけだ。こうでもしない限り，速度の遅いT-33はロールオーバーしているうちにF-106において行かれてしまう。昨日キャノン大尉と考えた，とっておきの作戦だ。1回目はタイミングが合わずに失敗したが，2回目は見事に成功，海面の反射もうまく写し込めた。

「ビューティフル，ビューティフル」と叫ぶ僕に「グッド，グッド」と大尉も答える。こういう時が，空撮していて最も楽しい瞬間だ。

次にサイドに回り，エシロン，ブレーク，フィンガーチップと編隊を組み換えるF-106Aを撮影する。気流がバンピィなため，なかなか4機がキッチリと揃わないが，それでも全長20mを超す大型機のフォーメーションは一段と美しい。こんな機会を与えてくれたアメリカ空軍に心から感謝する。

「どうだった？」とキャノン大尉。「最高」と僕。その晩もパイロットたちとバーに向かったのは言うまでもない。



[illegible]

[illegible]





HANG, 154TFG/199TFS

Aloha Air Force

[illegible]

[illegible]

Photo : H. Inoue / P. Greve

波頭が白く砕けるカウアイ島をかすめて飛ぶ199TFSのF-4C 63-7628。



断雲をバックに左エシェロンからブレーク





紺碧の太平洋上に迷彩の姿を浮かべる63-7628。同機のパーソナル・ニックネームは'ELEPAO'。

199TFSが保有するF-4Cは26機。うち10機にグレイ塗装を施している。



制空塗装を施したこの64-0851には，パーソナル・ニックネームはない。





▲ F-4C 64-0914"PALILA" この機体は85年のコープノース80-6演習に参加した

▼ ハワイ島の5山と，打ち寄せる波をアレンジしたHANGのマーキング。199TFSのF-4C26機中，このマーキングを描いていない機体が4機ある。





内翼のSTA7にAIM-9Jサイドワインダーを1発装備して要撃訓練に向かう63-7592"REID"





▲ ヒッカム空軍基地へのアプローチに入る63-7528。154TFGの整備能力はかなり高いレベルにあるが，使用機はいずれも1963～64会計年度発注のF-4Cだけにマイナーなトラブルの発生は避けられないようだ。

▼ 訓練を終え，ヒッカム空軍基地に帰投した63-7491。ホノルル国際空港と共用のヒッカムは，民間機も含めて発着機はきわめて多い。そんな環境のもと，199TFSはヒッカム唯一の戦闘機部隊として防空任務に就いている。



★カラー速報★

8TFWにF-16配備！

群山基地







5月中旬，ハワイ，グァムを経由して2機のF-16Aファイティングファルコン(79-398ほか1機)が韓国へ向かった。これら2機は，在韓米軍増強措置の一環として群山/大邱基地の8TFWに配備されるF-16の先陣で，8月に本国ユタ州ヒル空軍基地から一挙展開が予定される主力部隊に備えてのトランスパックであった。ここに紹介するのは，ハワイのヒッカム空軍基地でスクープした"ウルフパック"の新兵器である。いずれも5月19日の撮影で370Gal増槽2本にMXU-648/Aカーゴポッドを装備した搭載状況に御注目。



写真に見られるように，8TFWのエンブレムに加えて"Wolf Pack"にちなむオオカミの顔を描くことになる機体。

Photo : H. Inoue



ルークで会った F-15Jを駆る 航空自衛隊2人の男

Photographs & Interview:K.Tokunaga

▲ ルークでF-15の前に立つ航空自衛隊F-15要員［右から香川1尉，武田2佐］と2名の米空軍555TFTS（トリプルニッケルス）の教官パイロット

去る3月27日，F-15Jの1，2号機が岐阜基地に到着，この日から航空自衛隊はF-15時代に入った。続いてノックダウン1号機の初飛行も7月に予定されるほか，FMS契約により53年に米空軍に発注したF-15DG機のうちすでに4機を受領，これらの複座型は当面アリゾナ州ルーク空軍基地に置かれて同基地405 TTWで基幹パイロットの養成に使用されることになっている。以下は，ルークに空自のF-15Jパイロットを追ったリポートである。

T：武田　清2等空佐
K：香川清治1等空尉
KF：徳永克彦（航空ファン）

KF　今日は，アリゾナ州グレンデールにあるアメリカ空軍のルーク基地を訪れ，同基地でF-15イーグルへの転換教育を受けておられる航空自衛隊の武田清2空佐と香川清治1空尉にお話しを伺いたいと思います。では，まず最初にお二人の簡単な御経歴からお伺いしたいのですが。

T　私は宮城県仙台市の出身で，防大の8期です。航空自衛隊に入隊後は，42年から45年まで八戸でF-86F，45年から51年までは千歳でF-104Jに乗っていました。その後1年間は，同じ千歳の第2航空団司令部で運用関係の任務に就いていました。そして53年に百里の第7航空団に移り，301飛行隊でF-4EJへの転換訓練を受けた後，第7航空団の305飛行隊に移動，54年まで勤務していました。その後，空幕広報班で1年間勤務して現在の第5航空団に移ったわけです。

KF　すると現在は，第5航空団からルークに派遣されていらっしゃるわけですね。

T　ええ，私は新田原の第5航空団，香川1空尉は岐阜の航空実験団から派遣されています。しかしルークで訓練中は，われわれ2人ともアメリカ空軍の405TTW／555TFTSに所属するパイロットという形になっています。

KF　なるほど，分かりました。香川さんも防大の御出身ですか。

K　はい，私は防大の14期で広島県出身です。やはり私もスタートはF-86Fで47年から49年までの1年半，築城の第8航空団に所属していました。そして49年に小松の第6航空団に移り，F-104Jのパイロットとなりました。航空実験団に配属になったのは53年の6月です。

KF　航空実験団でもお乗りになっていたのはF-104Jですか。

K　主にF-104Jですが，テスト・パイロットは任務の性格上，各種の機体を体験していなければなりませんので，このほかにもF-4EJ，T-1，T-2，T-3，T-34，C-1，YS-11，T-33などで飛んでいました。



F-15Dで機体に関する説明を受ける





F-15Dのコクピットに納まる香川1尉



容易に手の届くアクセスパネル

T　香川1空尉はこのほかにもアメリカ空軍テスト・パイロットスクールへの留学経験があるので，航空自衛隊ではおそらく最も多くの機種に乗っているのではないかと思います。

KF　そして直接ルークにいらしたわけですか。

T　いいえ，最初はテキサス州のラックランド空軍基地に行きまして，3月25日まで基礎航空英語の授業を受けました。ラックランドには外国人パイロットに対する英語教育のコースがありまして，われわれの場合はサウジアラビアのパイロットと一緒に授業を受けました。実は笑い話があるんです。ある日，雑談で日本はF-15を国産するという話をサウジアラビアのパイロットにしたんですね。そうしましたら次の日のパーティーで，彼がアメリカ空軍の高官をつかまえましてね「アメリカが購入にうるさく条件をつけるなら，今後われわれは日本からF-15を買う」なんて言ってしまったんですよ。いやー，大いに冷汗をかきました。

KF　それはとんだことでしたね。ではその後，ルークへいらしたわけですね。

T　ええ，ルークには一応3月27日に到着しました。その後，アメリカ空軍のアルチチュード・チェンバー訓練を受けにブルックス空軍基地に行っていましたので，実際にルークで授業を開始したのは4月6日からです。

KF　現在は，まだ飛行訓練は開始されていないのですか。

T　ええ，飛行訓練は5月4日からの予定になっています。やはり，われわれはパイロットですから，1日も早く飛びたいですね。それと同時に，われわれは航空自衛隊を代表して派遣されているわけですから，飛行を開始した時に「なんだ，日本のパイロットは大したことないな」などという評価は決して受けたくありません。そのために，飛行前にまだ勉強しておくことがあるのではないかと毎日，自問自答しているような状態です。

KF　なるほど。そういった責任は大変なものでしょうね。さて授業の内容について少しお伺いしたいのですが，現在の授業はどのようなペースで行なわれているのですか。

K　祭日を除きますと週に5日間，1日1課目というペースですね。

KF　それは1日1時間の授業ということでしょうか。

K　いえ，これは課目によって違いまして，最低1時間，最高で4時間程度です。

KF　内容としてはアメリカ空軍のパイロットが受けるものと同じですか。

T　もちろん同じF-15に関する授業ですから，基本的には同じですが，日本とアメリカでは運用法が異なりますので，当然違った部分も多いですね。授業のプログラムは，アメリカ空軍のパイロットが受けるアドバンス・コー


胴体下面アクセスドアを開けてブリーフィング


計器盤を見ながらの講義


1クラス2名の授業。教科書には何本もアンダーラインが引かれる


コクピット・シミュレータにはスライドも映写できる

スのものを基に作られているそうなんですが，われわれは言葉の面でのハンディがありますので課目ごとの時間は若干長めになっているようです。

KF　具体的に言いますと，座学は合計で何時間位になるのでしょうか。

T　43課目で，約160時間になると聞いています。日本の教育方法と比べて，まず第一に言えるのは，どの授業も非常に基本に忠実だということですね。われわれの場合にはJAALという特別なクラスなので，ほかのクラスのことは分かりませんが,多分同じだと思います。それと，やはり教育施設は完備しています。特にいわゆるオーディオ・ビジュアルの装置が，あらゆる部分で利用されていますね。

KF　なるほど。授業の内容としてはいかがでしょうか。

T　ええ，とにかく予習と復習を完璧にしておいて，授業で質問するくらいの姿勢で臨まないと，とてもついて行けませんね。最初に，インストラクターから実際の授業の2倍は勉強しなければついて行けない，といった話があったんですが，私の実感としては3倍でも足りないくらいです。

K　ええ，そういう面では非常にハードですね。しかし，逆に勉強しようと思えば，いくらでも勉強できる体制が整っていることも確かで，武田2空佐の話にもあったオーディオ・ビジュアルの装置などは，ほとんど24時間体制で学生に開放されているんです。つまり資料などを含めて，疑問が起きた時にいつでも確認できるようになっているんですね。アメリカ空軍のパイロットも，よく深夜までも勉強していますよ。

T　そうですね，そのあたりが日本との最も大きな違いかもしれませんね。それと試験が頻繁に行なわれますし，評価も非常に厳しいですね。

KF　なるほど。さて，F-15ではまだ実際に飛行をされていないとのことですが，これまでに受けた授業から，特にほかの機種とは違う印象を持たれたような点はありますか。

T　私が感じたのは，やはりF-15はマクダネルの機体だなということですね。つまり，まったく違った機体なんですが，やはりF-4の延長にあることを感じました。

KF　具体的には，どのような点でしょうか。

T　つまりF-15はシングル・シートの機体ですから，系統から行けばF-104と似たコクピットになるはずなんですが，これがやはりF-4に似ているんですね。そしてF-4時代に，このスイッチがここにあったらなと思っていたような点が，ほとんどそのようになっているんです。

KF　やはり，メーカーごとにクセのようなものはあるんでしょうね。いま武田さんのお話にもありましたように，



放課後も熱心な討論が続く



[illegible]に見られるF-15関係の資料



発達したオーディオ・ビジュアル教育機器を使う武田2佐



スライドも教育に多用される

航空自衛隊の場合，シングル・シートのF-104JからデュアルシートのF-4EJ，そして今回，再びシングル・シートのF-15に変わったわけですが，それについてはいかがでしょうか。たとえば，このような点ではデュアルのF-4の方が有利だとか。

T　F-15の場合に限って言えば，最初から1人のパイロットでF-4以上の能力を発揮するように設計された戦闘機ですからね。まあすべての面でシングルのF-15の方が勝ると考えていいのではないかと思います。

K　デュアルの方が優れている点と言えば，やはりドッグ・ファイトになった場合でしょうね。つまりドッグ・ファイトの時は，パイロットは相手の機体を見ると同時に，自分の機体も管理しなければならないわけです。つまり計器盤に目を落とす瞬間があるんですね。そのときバックシーターが相手の位置を捉えてくれていると，非常に助かるわけです。

T　一度，計器を見ると眼の焦点距離が狂ってしまって，再び外を見たときに相手を見失うといったことが実際にあるんです。

KF　最近はアメリカ軍のF-4もバックシートに大型のペリスコープを取付けバックシーターのアイボールによる警戒能力を重視しているようですが，それと同じ考え方ですね。つまり，バックシーターは単なるレーダ操作員ではなく，第3，第4のアイボールであると。

T　ええ，そうですね。しかし，F-15の場合はHUDがありますので，ほとんど計器に目を落とす必要はないですし，また視界も十分確保されていますからね。トータルに見れば，やはり現代最高の戦闘機と言えるでしょうね。これは余談になりますが，アメリカ空軍のF-4に装備しているペリスコープは，ドッグファイトのときベーパーを発生し易いため，実際にはそれほど有効ではないようですよ。

K　F-15の視界について面白い話があるんですよ。F-15がテスト中に何らかのトラブルでキャノピーが飛んでしまったことがあったんですね。そのときパイロットが，何を最初に感じたと思います。操縦席から落ちるんじゃないかと思ったんだそうです。ほかの戦闘機では考えられない感想だと思います。

KF　そうですか。つまりF-15に限って言えば，これまでのデュアル・シートの戦闘機を超える十分な能力を持っているということですね。さて話が前後しますが，お二人がF-15のパイロットに選ばれた時には，何か特に選考の基準のようなものがあったんでしょうか。お二人とも，F-15のパイロットには志願なさったわけですか。

T　その点に関しては，われわれは選ばれる立場でしたから，明確な基準


酸素・通信システムの訓練


空自F-15要員と555TFTS教官、そしてMD社レップ


米空軍パイロットの駆るF-15の飛翔を見上げる教官と武田2佐、香川1尉の3名。こんな光景が日本国内でも間もなく見られるはずだ。

のようなものがあったかどうかは分かりません。しかし、F-4のときは身長の制限があったために最初の頃のパイロットは大男ばかりでした。しかし、今回は私をはじめ、ズングリムックリが多いですから、少なくとも、その点の制限はなかったんじゃないかと思います。

K　まあ、改めて厳重な身体検査はありましたが、特に変わったことはやっておりません。それと志願という点について言えば、航空自衛隊のパイロットは全員が志願していると考えて下さっていいと思います。

KF　次に、今後の飛行訓練についてお伺いしたいのですが、飛行時間は、全体でどのくらいになるのでしょうか。

K　最初に転換訓練があり、その後、実際のタクティクスを含めた飛行訓練を受けますが、全部で23ソーティ、約31時間の計画です。

T　われわれの前に3人のパイロットが航空実験団から派遣されているんですが、彼らは最初の転換訓練の段階までしかやっていないんですね。つまり本格的な戦闘機としての運用法を教育されるのは、われわれが最初になるわけで、その面ではアメリカ空軍がどこまでタクティクスを教えてくれるか、また、どんな教え方をするのか、非常に興味がありますね。

T　私の場合は、F-15が配備になる新田原からの最初の派遣パイロットということで6月に帰国してからが本格的な仕事になると思います。つまりF-15が配備される前に日本ではF-15をどのように使用するのが最適か、という運用法を確立しておかなくてはなりませんから。特にパイロットの訓練方法などは、これから検討していく段階ですので、ロスのない日本の防空に最適な使用法を見つけ出したいと思います。そして、言うまでもないことですが、そのために現在アメリカ空軍が、どのようにF-15を運用しているか、また、どのような訓練方法をとっているかを、少しでも多く身につけて帰りたいと思います。

K　私の場合は航空実験団ですので、多少性格は違いますが、武田2空佐のお話のとおり日本に合ったF-15の運用法確立のために、有効なテストを行なえるようにと思っています。その意味で責任は重大だと思っています。

KF　分かりました。お二人ともがんばって下さい。今日は、お忙しいところ、長時間有難うございました。





Exercise CORONET FALCON

F-16，ノルウェーに展開

Photo : U.S. Air Force





ラストチャンス・エリアでのラインナップ



低位置の太陽が幻想的な雰囲気をかもし出す



システムをチェックするアビオニクス・クルー

2月24日から3月19日にかけて388TFW/4TFSの短期戦術展開演習"Coronet Falcon"が行なわれ，飛行隊定数の1/2に相当する12機のF-16がノルウェーに展開，厳寒のフレスランド基地を舞台に4週間にわたり防空，阻止攻撃，実弾を使用しての対地射爆撃など，実戦さながらの訓練をくり広げた。

2月24日の夜間にホームベースのユタ州ヒル空軍基地を出発したF-16A/B12機は，EC-135戦術管制指揮機およびKC-135タンカーの支援を受けて約9時間で大西洋を無着陸横断し，ベルゲン近郊にあるフレスランド基地に到着した。なお演習の参加人員は合計185名（うちパイロットは20名）で，フェリー飛行のパイロット以外の将兵は各種支援機材とともにC-141輸送機6機に分乗してノルウェー入りした。この例からF-16 1個飛行隊の海外展開に要するC-141は10～12機と算定されており，C-141を16～18機必要とするF-4飛行隊の海外展開と比較して格段のコスト削減効果があることを実証して見せた。

☆

高緯度にあるノルウェーの冬は厳しい。気温は20°F台まで下がり，タキシーウェイやランプは雪と氷に覆われて滑走路もスケートリンクと同じ状態になるという。このためノルウェー空軍では，自国向けのF-16にドラッグシュートを追加装備したほどである。そして今回の演習地にノルウェーが選ばれたのも，F-16の寒冷地運用特性を見きわめようという意図があったからにほかならない。

F-16はF-15と並ぶ米空軍の新鋭戦闘機だが，制空主体のF-15に対し，F-16では戦術戦闘機としてのミッションが強く要求されており，今回の演習でもこれに沿った阻止攻撃や艦船攻撃の訓練に重点が置かれたようだ。フレスランドに到着したF-16は，まず3日間にわたり地形習熟のためのローカル・オリエンテーション・フライトを実施，これに続いて本格的なミッションに入り初日は22ソーティ，2日目は44ソーティと倍増し，最終的に368ソーティを記録した（当初の計画は317ソーティ）。

演習でのミッションは多岐にわたり，ガナリー・レンジでの射爆撃訓練では訓練弾のほかMk 82爆弾も使用され，優れた爆撃精度を示したという。同様にノルウェー海軍の艦艇が曳航するターゲットへの模擬攻撃や，全機を動員しての基地防空訓練が行なわれ，西ドイツ，イギリスにも数機が派遣された。当然，ACM訓練も行なわれ，AIM-9Jサイドワインダーの実弾も持ち込まれたが，リブ弾頭の発射は行なわなかったようである。

☆

388TFW/4TFSは1980年10月1日，TACのORIに合格して実戦段階に達したことが承認された機種転換から日が浅い部隊である。しかし，すでにF-16が戦力として定着しており，それが今回の演習でもよく現われていたようだ。整備能力も高く，機体故障による離陸アボートはわずか6件で，うち1件はエンジン，別の1件は前脚ステアリング装置のトラブルが原因であった。

このようにして Coronet Falcon 演習は終わり，3月19日には全機ヒルへ帰還したが，今回の演習の総括として，4TFS飛行隊長は，F-4と比較しての経済性，限られた支援人員での高いソーティ数，すなわち整備・取扱いの容易さ，耐候性と兵装システムの精度の高さが実証されたことを指摘している。

When 12 F-16s of the 4TFS of the 388 TFW, Hill AFB arrived on 24 February 81 to Flesland AS Norway, it marked the first overseas deployment of the aircraft. The non-stop flight which took over nine hours was made possible by several in air refuelings. During the deployment the F-16s flew hundreds of sorties practicing such diverse missions as air base defense, air to air combat, interdiction and armament delivery. The F-16s have special meaning to the Norwegians since their country has bought the aircraft for their air force.



コクピットに納まった4TFSのG.コプレン大尉



Mk 82 LDGP爆弾の搭載作業



マニュアルを手に作業を行なうクルーチーフ



▲ ミッションを終え，着陸灯を輝かせてアプローチするF-16A 今回の演習では基地防空，ACM，阻止および北海での艦船攻撃などのミッションが行なわれ，実弾による対地射爆撃訓練も実施された。



▲ ランプでESSO燃料トラックからJP4の補給を受ける。写真の機体は370Gal 増槽を2本搭載しており，この状態での燃料容量は計1,800Gal となる。ちなみに燃料トラックのキャパシティは12,000Gal。



▲ メインテナンス・エリアに駐機されるF-16A 79-0390。388TFW司令の乗機で，キャノピー下にファイティングファルコンのエンブレムが入っている。垂直尾翼先端の塗り分けに注目



ランプに列線を敷く388TFW/4TFSのファイティングファルコン



▲ 除雪をついてのトウイング作業。冬のノルウェーでは，気温は25°F台に下がり，ランプも誘導路も雪と氷に覆われる。こうした寒冷地でのF-16の運用特性を見きわめることも，演習目的のひとつ。



▲ 白1色に塗り込められたランプからF-16が発進していく。演習中，12機のF-16は合計268ソーティの各種ミッションを実施。当初の計画に対するロス・レートは22%であった。



▲ 搭載を待つATM-9Jサイドワインダー訓練弾。ライブ弾頭を持つAIM-9Jも持ち込まれ，アラート任務に就く機体にはこれが2発搭載された。また2日間にわたり，基地防空演習も行なわれた。



F-16が着陸すると弾薬クルーが駆け寄って安全装置をセットする



▲ ボム・トラックでMk.82LDGP爆弾を運ぶJ・ヘンドリックス軍曹。信管は装備されていないが、もちろん実弾である。なお、ハイ/ローレベル・プロファイルによる爆撃訓練では実弾を使用した。



▲ エンジン交換作業。中味を抜いたエンジン・ベイは、さながらトンネルを思わせる。演習中、エンジン交換を要するトラブルはわずか2件のみで、F100-PW-200の信頼性が実証された。



▲ LOX(液体酸素)を搭載する女性整備員。保護用バイザーと手袋を着けた姿がいかめしい。



▲ 388TFW司令J.ジェントリー大佐。Coronet Falcon演習では航空団司令が自ら指揮をとり、ほかに4TFS飛行隊長も参加した。この演習に参加した将兵は計185名で、うちパイロットは20名であった。



▲ 飛行作業を終え、フレアー・ガンをチェックするM.マクドナルド中尉。彼はF-16のORパイロットの資格を得た最初の中尉である。



▲ 凍てつくランプ地区で作業を指揮する女性整備将校ウォーカー大尉。その真剣な表情に御注目いただきたい。



▲ 交換エンジンの整備作業。この演習中、ソーティ数は268回を数えたが、故障による離陸アボートはわずか6件にとどまった。



▼ 機首左側の兵装メモ欄。「20㎜徹甲弾搭載」の文字が読み取れる。





KF Special File





[上・左]TF-104G(63-8469)の主翼下からもくもくと立ち昇る白煙と駆けつけた消防車。実はこれアリゾナ州ルーク空軍基地から，ギラベンド・ガナリーレンジへ向かおうとした西ドイツ空軍訓練生搭乗の58TFW/69TFTS所属TF-104Gが，誤ってエプロンにBDU-33訓練弾を落としてしまった時のもの。訓練弾とはいえ，けっこう派手に煙が出るものです

[下]ルイジアナ州バークスデイル空軍基地をホームベースとするAFRES(空軍予備役)917TFG/47TFSのA-10A(79-105)。予備役へのA-10配備は，ANG(州航空隊)14個飛行隊を予定通り終了。現在AFRESに移行しており，917TFGのほか，インディアナ州グリッサム空軍基地の434TFW/45，46TFS，オハイオ州ヤングスタウン空港の910TFG/757TFSも間もなくA-37Bから改変される予定である

[Photo—W. T. VAN WINKLE]





(Photo—K. Tokunaga)



(Photo—G. Matsuoka)



〔下〕アリゾナ州デビスモンサン空軍基地に飛来したルイジアナ州イングランド空軍基地23TFW/74TFSのA-10A(75-188)。垂直尾翼には青に白星のバンドと"EL"のテイルコードが見える。23TFWはTACで最後に残るA-7D航空団であったが，1981年1月にA-10Aの1号機を受領，これまでに74TFSが転換を終了，残る75，76TFSも7月までに転換されることになっている。

〔上〕5月7日，横田基地で撮影されたアラスカ州エルメンドルフ空軍基地21TFW/18TFSのF-4E(68-0409)。垂直尾翼のチップとラダーは青で塗られ，チップには金色の星，ラダーにはアラスカ熊が描かれている。21TFWの所属機は韓国への展開途中に，しばしば横田基地を訪れている。編隊灯前方にはアラスカン・エア・コマンドのインシグニアが見える。

(Photo—W. T. VAN WINKLE)





[Photo—W. T. VAN WINKLE]



[Photo—R. L. Lawson]

〔上〕アリゾナ州デビスモンサン空軍基地に飛来したVF-111のF-14A(160666)。機体はCVW-11のCAG機で，垂直尾翼には以前のF-4時代の鮮やかな旭日旗が復活している。現在CVW-11は，USSキティーホーク(CV-63)に搭載され，第7艦隊任務に就いている。

〔左〕ネバダ州ファロン基地に集結したCVW-8のF-14群。手前は新塗装になったVF-41，後ろがVF-84である。

〔下〕バージニア州ノーフォーク基地のオープンハウスに展示された海軍予備役CVWR-20所属VAQ-209のEA-6A(156984)。VAQ-209は，海兵隊VMAQ-2へのEA-6B配備によって余剰となったEA-6Aを譲り受けた海軍が大西洋艦隊に編成した飛行隊で，同時に太平洋艦隊にはVAQ-309が編成された。



[Photo—M. Kovacs]



(Photo—K. Dajo)



(Photo—A. Amano)

MCAS FUTENMA OPEN HOUSE

(上)5月3日，沖縄の普天間基地が一般に公開された。本土より早い梅雨の影響か，雲の多い天候だったが，普天間に駐留するHMH-461のCH-53DやHML-267のAH-1Jのほか，岩国基地からVMA-331のA-4M，VMFA-212のF-4J，VMA(AW)-121のA-6E，またP-2J，KV-107といった自衛隊機も展示された。

(Photo—M. Shimozato)



(Photo—T. Katakura)



ANDERSEN AFB OPEN HOUSE

(上)サウスダコタ州エルスウォース空軍基地から飛来した28BWのB-52H(61-0032)。
(左)模擬核爆弾とともに展示されたアンダーセン空軍基地のホストユニット43SWのB-52D(55-0067)。
(下)遠くイギリスからの珍客27SqのバルカンSR-2(XH560)。

(Photo—T. Katakura)

太平洋地域唯一のSAC基地，グアム島のアンダーセン空軍基地が5月16日，一般に公開された。広い会場には，B-52やC-141，C-5，KC-135などの大型機が翼を並べたほか，遠くイギリスからバルカンSR-2，オーストラリアからはF-111Cが飛来し，地元ファンや，わざわざ日本から駆け付けた航空マニアを喜ばせた。参加機は次のとおり。B-52D(43SW)，B-52H(28BW)，C-5A(60MAW)，C-141A(63MAW)，WC-130E(54WRS)，KC-135A(307ARG)，F-4D(8TFW)，EA-3B(VQ-1)，P-3B(VP-4)，バルカンSR-2(27Sq.)，F-111C(482Sq.)。



Photo: J. Horne & G. Meggs



[Photo G. Meggs]



Royal Australian Air Force Diamond Jubilee

[上]オーストラリア南東部ニューサウスウェールズ州シドニー北に位置するウイリアムタウン基地のNo.77Sqn.は，空軍設立60周年を記念して保有するミラージュIIIOのうち，数機をピックアップし，記念マーキングを施した。写真はスモークパイプを装備して上空をソロで飛ぶダイアモンド・ジュビリー塗装のミラージュIIIO。
[中]4月3日，トライカラーの塗装作業を終えて南半球の秋の光に機体を輝やかせてタキシングするミラージュIIIO。



(Photo J. Horne)

［上］フライトライン上のダイアモンド・ジュビリー・バード，ミラージュIIIO(A3-72)。



(Photo J. Horne)

［上］後部胴体のストライプにかかるエンブレムはNo.77Sqn.のもの。



(Photo J. Horne)

［上］機首を除く塗装を終えハンガーを出るミラージュIIIO(A3-72)。



(Photo G. Meggs)

［上］ミラージュIIIO(A3-48)。増槽は迷彩塗のまま。



(Photo G. Meggs)

ダイアモンド・ジュビリー記念のマーキングを施したNo.77Sqn.のミラージュIIIOは写真のA3-72・48のほかに1機が確認されている。当初のマーキングでは機首レドームはフラットブラックのままだが，その後，レドームまで赤・白・青のストライプは伸ばされ，やわらかなカーブを描いた。また翼の上面もトライカラーを放射状に塗り，下面はブルーでシェブロンを描いた。

北欧の雷電　Saab 37 VIGGEN





[上]スウェーデン空軍F.21ウイング所属のSF37. グリ
ン系2色とブラック，ブラウンを用いた独特のスプリ
タ迷彩はスウェーデンの地形を考慮して決定されたも
で、低空飛行時に上空からの保護色となるため偵察機
としては有効と思われる．しかし，要撃機用には，そ
効果は疑問がないでもない
[左]F.13ウイング所属のSF37. SF37はS35Eドラケンの
継となる全天候偵察機として，1977年4月からF.13ウイ
グへの配備が開始された．機首のナンバーは航空団番
を示す．
[下]外翼パイロンにロボットRB04E対艦ミサイルを
載して発進を待つF.15ウイング所属の全天候攻撃型AJ

Photo : AAP



AIRFIX

エアーフィックスの飛行機を集めよう

グンゼ産業のエアーフィックスキットの飛行機を集めませんか。コレクションしやすい1/72スケールで統一された各シリーズには、マニア好みの飛行機から、だれでも知っている名機までずらりとそろっています。コレクションに欠かせないエアーフィックスの飛行機をぜひお作り下さい。

シリーズ2

■各￥300





1. アラド Ar196
2. ミグ 21
3. ダグラスA-1J スカイレーダー
4. IL-2 M.3 ストーモビック
5. TBD-1 デバステーター
6. SBD ドーントレス
7. 三菱100式司偵
8. ミラージュIIIC
9. グロスター ミーティアIII

シリーズ3

■各￥450



1. スーパー ミステールB.2
2. ダグラス ボストンIII
3. ハンドレペイジ ジェットストリーム

シリーズ4

■各￥700

1. マーチン B-26 マローダー

シリーズ5

■各￥900



1. ダグラス A-26 インベーダー

シリーズ1

■各￥200



1. ミグ 15
2. フィアット G.91R-1
3. A.W. シーホーク
4. ジェットプロボスト T3

イラストレイテッド・第二次大戦機



鍾馗のパイロットは，今で言う「暴走族」に近かった。歳は若く，気も荒かった。しかし，実戦になるとまことに勇敢に戦った。中国大陸でも本土防空戦でも，その活躍ぶりはなかなかのものであった。

当時の記録映画でもB-29に正面攻撃をかける本機の姿が見られた。大きなウカリングにチョビ髭程度しかない主翼は，米軍をして「トージョー」というコードネームを付けさせた。イラストの機体は第70戦隊第3中隊機で，昭和20年にF6Fヘルキャットを撃墜した宮沢定雄軍曹機である。撃墜マークには「20(年)，2(月)，17(日)」と書かれている。この中隊には彼のほか吉田大尉，小川准尉など有名なエースが多く，撃墜マークを書いたのもこの中隊だけのようだった。

鍾馗の着陸は，隼や97戦を見慣れた目には異様に映った。陸軍は通常，主脚を先に地に着け，それから尾輪を落とす切線着陸法を用いたが，本機の進入角度はぜんぜん違っていた。急角度で，かぶさるように降りてくる。前下方の視界は悪く，同じ滑走路に着陸中のキ51に気付かずに重なり合って炎上した大事故を友人が目撃している。また調布にいた友人は，離着陸時の事故でこわれた鍾馗が松林の中に山と積んであったと言っていた。隼な

中島2式単座戦闘機　鍾馗(キ44)

飛行第70戦隊第3中隊機



Nakajima Ki-44 Fighter "Tojo"

どの着速は110~120km/hくらいだが,鍾馗では150km/hだった。しかし、終戦後に連合軍がテストを始めると鍾馗の評価も変わる。普段から自動車をすっ飛ばしている米兵は本機に乗っても何でもないらしく、平気で上がり降りしていたと言う。ちなみにP-51などは160km/hである。台湾にいた友人は終戦後,進出してきた米軍が彼ら流の整備をした日本機を飛ばしているのを見て、まるで生まれ変わったように、またポパイがホーレン草を食べたように街の上を軽快に飛び回っていると感じたと言っていた。

Shoki pilots were mostly young and violent just like the "reckless riders" of today. At combat they fought so bravely that their existence over China as well as during the home-defence battle were renown. An old newsreel had a sequence revealing a Shoki flying on a collision course against a B-29. Its frontal view exaggerates large cowling and somewhat shorter wings, and the Allies seemed to have chosen suitable nickname of "Tojo". The aircraft illustrated above is from No.3 Chutai of No.70 Sentai in which Sgt. Sadao Miyazawa flew in 1945 to record his kill of F6F Hellcat. His kill mark is carrying the date of 20 (1945), 2(month), 17(day). With him served in No.3 Chutai were such famous Aces as Capt. Yoshida and Warrant Officer Ogawa. It seems that the Company was only one that allowed to paint kill marks. To the eyes of those who were familiar with Ki-43 Oscar or Type 97 fighters the landing of Shoki looked peculiar. Normally an Army aircraft makes its touch down with main wheels first then followed by tail wheel, but in case of Shoki she had a wide angle of approach which eliminated forward sight. In fact, a friend of mine witnessed an accident whereby a Shoki landed on top of Ki-51 on runway because of its poor forward visibility. Another friend of mine also spotted a pile of damaged Shoki in the woods which were the results of accidental takeoff or landing. The landing speed of Shoki was 150km/h as compared to 110-120km/h of Oscar.

(by Ichiro Hasegawa)

スウェーデンの「槍と盾」
Saab 37 VIGGEN





サーブ37ビゲンはスウェーデン空軍が独自の運用思想に基づいて開発した多用途戦術機である。離着陸距離500mという厳しいSTOL性能を満たすため，カナード前翼を取付けたユニークなスタイルのビゲンは，またスラストリバーサを実用装備する最初の戦闘機でもあり，ひとつの原型から攻撃（AJ），偵察（SF），洋上哨戒（SH），要撃（JA），訓練（SK）の各用途別に違う機体を作るという一種のインクリメンタル・デベロップメント方式によって開発が行なわれた。以下にビゲンの各型をまとめてみよう。

〔上〕ビゲン・ファミリー3機種。編隊先頭から要撃戦闘機型JA37（R&D機），偵察機型SF37，洋上哨戒型SH37の順で，このほかビゲン・ファミリーには全天候攻撃機AJ37と複座の転換訓練兼実戦用のSK37がある。
〔左〕SF37と，その偵察機材。写真に見られるようにSF37はRB24サイドワインダーAAM運用能力を持っており，偵察行動中，万一敵戦闘機に捕捉されても互角の戦いを挑むことができる。





〔上〕ブルーバロン偵察ポッドを搭載，海岸線を低空でかすめるF13航空団のSF37。ブルーバロンはスウェーデンのFFVが開発した夜間撮影用ポッドで，ビンテン・タイプ591夜間カメラ3台と赤外線フラッシュ・システムが組込まれており，ポッド下面に見えるのはそのフラッシュ窓である。
〔右〕森と湖に囲まれた北欧特有の地形を眼下に巡航するSH37のエシュロン編隊。リーダ機はF7航空団のAJ37である。スラストリバーサ部のアニュラー・スロットが開いているのは亜音速巡航中のため。
〔下〕SH37と，その搭載装備。右胴体下にはRD702IRLS（赤外線ライン・スキャン）装置を収めたレッドバロン偵察ポッドを搭載しているのに注目。SH37には機首の前方監視レーダを除いて固有の偵察装備はないが，写真のように各種のセンサー類を機外に搭載することにより洋上偵察に使用できる。なお搭載レーダは洋上目標の捜索用にシークラッター除去能力を強化したPS37Aの改良型を装備している。






15


07
13
17
13
15
13




39
323
13





〔上〕JA37は低高度における機動性強化のため，内側エレボンを油圧作動筒3基で作動させるようになり，主翼下面には各4ヵ所のアクチュエター・カバーが並ぶことになった。写真はその機動性を遺憾なく発揮，低空で右ロールを打つJA37のダイナミックな姿。

〔上〕JA37はビゲン・シリーズ最新の要撃戦闘型である。外観は従来のビゲン・シリーズと大差ないが，内容は一新されており，搭載兵装も機関砲とレーダ誘導AAMが加わって，短射程AAM，中射程AAMと3段構えのオール・ラウンド化が図られている。写真はカナード前翼からベイパー・トレールを曳いて飛ぶJA37。大型化した垂直尾翼の延長部分に注目。

〔左〕RB24サイドワインダー4発と，RB71スカイフラッシュ2発を搭載したF13航空団のJA37。RB71スカイフラッシュは，イギリスのBAeがAIM-7Eスパローをもとにガイダンス・セクションと信管を変更，発達させたSARH方式の中射程AAMをスウェーデンで国産化したもの。スパローの弾体を流用しているため外形こそ変わり映えしないが，命中精度とスナップ・ダウン能力，ECCM能力が向上しており，BAeでは最優秀の中射程AAMと称している。

〔右〕スティープ・クライムを見せるF13航空団所属JA37"ヤークト・ビゲン"。JA37では機体重量の増大に対応してエンジンが約10%パワー・アップしたRM8Bに換装された。従来のビゲン・シリーズ各型は固定武装を持たなかったが，JA37では胴体下面やや左寄りに30mm機関砲をパック式に固定装備することになった。エリコンKCA30mm機関砲は携行弾数こそ150発と少ないものの，1nmを超す長い有効射程から"Long-range Cannon"とも呼ばれており，高い初速(1,050m/sec)と大きな弾丸重量(360g)から，命中時の破壊力は同じ口径のADEN砲の8倍であるという。




21
43
6
15







[上]バルト海を隔ててソ連と対峙するスウェーデンは艦船攻撃任務を重視しており，AJ37もサーブ製のRB04E対艦ミサイル2発を搭載できる。写真は内側パイロンにRB04E 2発を搭載したF7航空団のAJ37。

[左]本格的な全天候阻止攻撃機AJ37は，主翼下面から胴体にかけて広がる計7ヵ所の兵装ステーションにサーブRB05A，RB75(TV誘導マベリック)ASMのほか，ボフォース135mmロケット弾ポッド，500ℓb級通常爆弾，30mmADEN砲ポッドなど多様な対地攻撃兵器を搭載できる。写真はF15およびF6航空団所属AJ37の混成編隊。

[左下]雪原をかすめるAJ37。内翼の前縁はカナード翼との干渉を避けるため主翼後退角は2段に変化，タンデム・デルタの平面を形成していることに注目。

[下]スウェーデン空軍は地下格納庫や地形を利用した洞窟内に航空機を分散配置することで被害の局限を図っている。このため第一線の戦闘用機にはSTOL性能とともに艦上機なみの寸法制限が課せられており，ビゲンも例外でない。本機の場合は垂直尾翼を左側に折りたたんで全高を4.00mに押さえ込むことに成功した。





[上]夜間識別訓練に向かうAJ37エレメント。沈み行く太陽にシルエットを浮かび上がらせたAJ37のところどころに輝く外部灯と，アフタバーナの炎がシュールな雰囲気をかもし出す。
[下]SK37は複操縦装置を持つ転換訓練兼実戦型で，前部燃料タンクを撤去したスペースに後席を設けている。このため燃料搭載量が減少，これを補なうため胴下の増槽を常時装備することになった。方向安定性強化のため，10cm高くなった垂直尾翼に注目。



砂漠のウエポンデリバラー IAIクフィル

〔右〕クフィルの兵装七つ道具。前方から30mmADEN砲と，その弾薬，第2列は外側からMk.82(500ポンド)，M117(820ポンド)，Mk.83(960ポンド)，Mk.84(2,000ポンド)，M118(3,000ポンド)の各GP爆弾，3列目外側は2.75in FFARと5inズーニー・ロケット弾，その内側はType1302TERとType1301MERの各サスペンションならびにMk.82(LDおよびHD)爆弾，続いてシャフリルAAMと，500ℓ超音速タンク，1,300ℓタンクの順である。





〔上〕クフィルC2への兵装搭載作業。クフィルC2の兵装搭載能力は9,430ポンドに達し，パイロンは合計7ヵ所にある。左手に見えるのはMk.82爆弾を5発搭載できるタイプ130ラックで，これは胴下中央にのみ装備可能。



〔右〕最も見苦しいスタイルのツーシーターとして"定評"のあるクフィルC2複座練習型。延長した機首には燃料タンクの新設が伝えられ，燃料ラインと思われるパイプが後方に伸びていることに注目。


ニミッツ艦上の惨事
Disaster Aboard the Nimit



〔左〕火炎地獄をかいくぐった空母ニミッツは，訓練を切り上げ母港ノーフォークに向かった。写真は5月28日，入港直前のニミッツ。EA-6Bが火柱を上げた第2カタパルト・トラックのカバーは取り外され，事故の損傷機が前部甲板上に集められている。消火の名残りか，甲板上には水が溜っている。

〔上〕前部飛行甲板上の損傷機。2番目のVF-41所属機の機首は無残に破壊され，先頭のVF-41〈AJ-104〉，3番目のF-14も機首を小破，続いてVA-86のA-7E 4機も機首を小破，もしくは大破している。特に2機目〈AJ-412〉と3機目の被害はひどく原型をとどめていない。

空母の離着艦シーンは，実にスリリングな男のドラマだ。しかしこれを裏返せば，それだけ事故という悪魔が獲物を待ち受けているのである。飛行甲板の上にはジェット燃料と兵器が，アラタバーナの炎と同居している。1961年以後，米海軍の空母上で6回の大きな火災事故が発生し，220名以上もの乗組員が多数の高価なジェット機とともに失われた。

5月26日夜，フロリダ州ジャクソンビル沖60mileを航行中の空母ニミッツの飛行甲板上は，火炎地獄の様を呈していた。サウス・カロライナ州チェリーポイント基地からニミッツの訓練航海に参加していた海兵隊VMAQ-2のグラマンEA-6Bプラウラーが着艦に失敗したのだ。4本のワイヤを捕え損なった機はブリッジ下に駐機するCVW-8の艦上機群に突っ込み，A-7E，F-14Aなどの機首を次々に右翼で叩いた後，艦首に突進，第2カタパルト上でようやく止まったが，その時には機体は外形をとどめず，火だるまと化していた。EA-6Bから暗黒の空に50ftもの火柱が噴き上がった。一方，EA-6Bが突っ走った跡に残った機からも，火が次々と発し，積まれていた弾薬が誘爆を始めた。決死の消火作業にもかかわらず，火災は猛威をふるい，70分後にようやく鎮火したが，この時，甲板上には原形をとどめぬまでに壊れた機体とともに，死者と負傷者が横たわっていた。この事故で完全に破壊された機体は，事故の張本人のEA-6B 1機とF-14が3機，大破はF-14 1機，A-7



3機，小破はF-14とSH-3各1機，A-7が5機，A-6 1機，S-3 3機の合計19機，被害総額は1億ドル以上だった。人的被害はEA-6B搭乗の3名を含む14名が死亡，2名が行方不明，21名が重傷，24名が軽傷を負った。死者の数では1967年に起きたフォレスタルの火災が最大(134名)だが，着艦事故にともなう火災では1972年のミッドウェーを上回る空前の大事故となった。米海軍当局も信じられない事故だと驚かくの色を隠さないが，海軍機の事故が多発しているのも事実だ。1980年の1年間に計110機が事故で失われ，今年に入ってからも35機の事故損失が報告されている。一方，EA-6Bを含むA-6全体では1979年9月以降，15機が墜落している。現在米海軍は，事故の模様を写したビデオテープを再生し，原因究明中である。



the GOAL

NASミラマーのタッチダウン・ポイント

Photos : R.L.Lawson

ファイタータウンと呼ばれるミラマー基地では，太平洋艦隊に属する戦闘機をはじめ近隣の海兵隊機までも，連日の訓練を行なう．その激しさはタッチダウン・ポイントが物語る．着陸の衝撃で焼けこげ，付着したゴムが，その１点を黒々と染めている．飛行甲板にピンポイント着艦する海軍パイロットの高い技術が，この１点で再確認される．彼らのゴールがそこにあるのだ．

▲ 接地．メインギアのタイヤから白煙が吹き出す．機体はVF-154のF-4J(NE-104/153862)．1979年9月12日撮影．

▼ 狭い空母コーラルシー飛行甲板からのF-4S運用をあきらめたVF-154，VF-21の２個飛行隊は，発足当初のF-4Nに機種変更した．F-4の前縁スラットが着艦速度を引き上げたためだった．写真は今年１月30日，新機種受領後の激しい訓練を行なうVF-154のF-4N(NK-11
151440)．







▲ 海軍機に混りエルトロから訓練にやってきた海兵隊のVMFA-531 "グレイゴースト" のF-4N (EC-11/152981)。塗られたラインも消えるほどの着陸訓練だ。



▲ CVW-14のVF2個がF-4Sを放棄したため、予備役のVF-301/302の2個飛行隊が保有のF-4Nを現役組VF-21/154に譲り、彼らはコーラルシー乗艦不適と判断されたF-4Sを持たされた。VF-21/154に比べれば、より高度な飛行訓練がVF-301/302に必要となった。写真はランウェイエンドでVF-154の着陸を見ながら、「クリア・トゥー・テイクオフ」の声を待つVF-302のF-4S(ND-201/155900)。

▼ VF-302とともにF-4Sを受領したVF-301のF-4S(ND-111/153856)の着陸。前縁スラットは両刃の剣で、空戦性能を増すと同時に、着陸性能の低下を招いたのである。



シリーズ アメリカジェット戦闘機〈8〉

North American FJ-2/-4 Fury

ノースアメリカンFJ-2/-4フューリー



1962年2月6日，キューバ島グアンタナモ米海軍基地マッカラ・フィールド上空を飛行するVU-10所属のFJ-3M(JH-4/141442)。大西洋艦隊の第6艦隊展開前にパスしなければならないORI(作戦準備状況点検訓練)時の仮想敵を演じるため，ライトガルグレイFS 36440とインシグニアホワイトFS 27875の基本塗装の上に，機首，前後主桁間の主翼上面，水平・垂直両尾翼は蛍光レッドオレンジFS 28913に塗られている。この約8ヵ月後，キューバ危機が発生したが，その際に米海軍の重要拠点となった軍港や広大な弾薬庫地域がよく見える。

▼ 1956年，米海軍厚木基地に翼を並べるVMF-235所属のFJ-2。1953～56年頃，米海軍および海兵隊は塗装経費の節減を狙って一部の戦闘機に無塗装を実施した。推力6,000kgのJ47-GE-2の推力不足による離艦性能に不満があったため，200機全機が海兵隊に引渡され，主として陸上基地で使用されたFJ-2もその一例で，大きな塩害も受けなかったと言われている。機首，胴体中央部および垂直尾翼の帯はインシグニアレッドFS.11136に白い星を散りばめたVMF-235伝統の塗装で，今日でもVMFA-235のF-4に引継がれている。



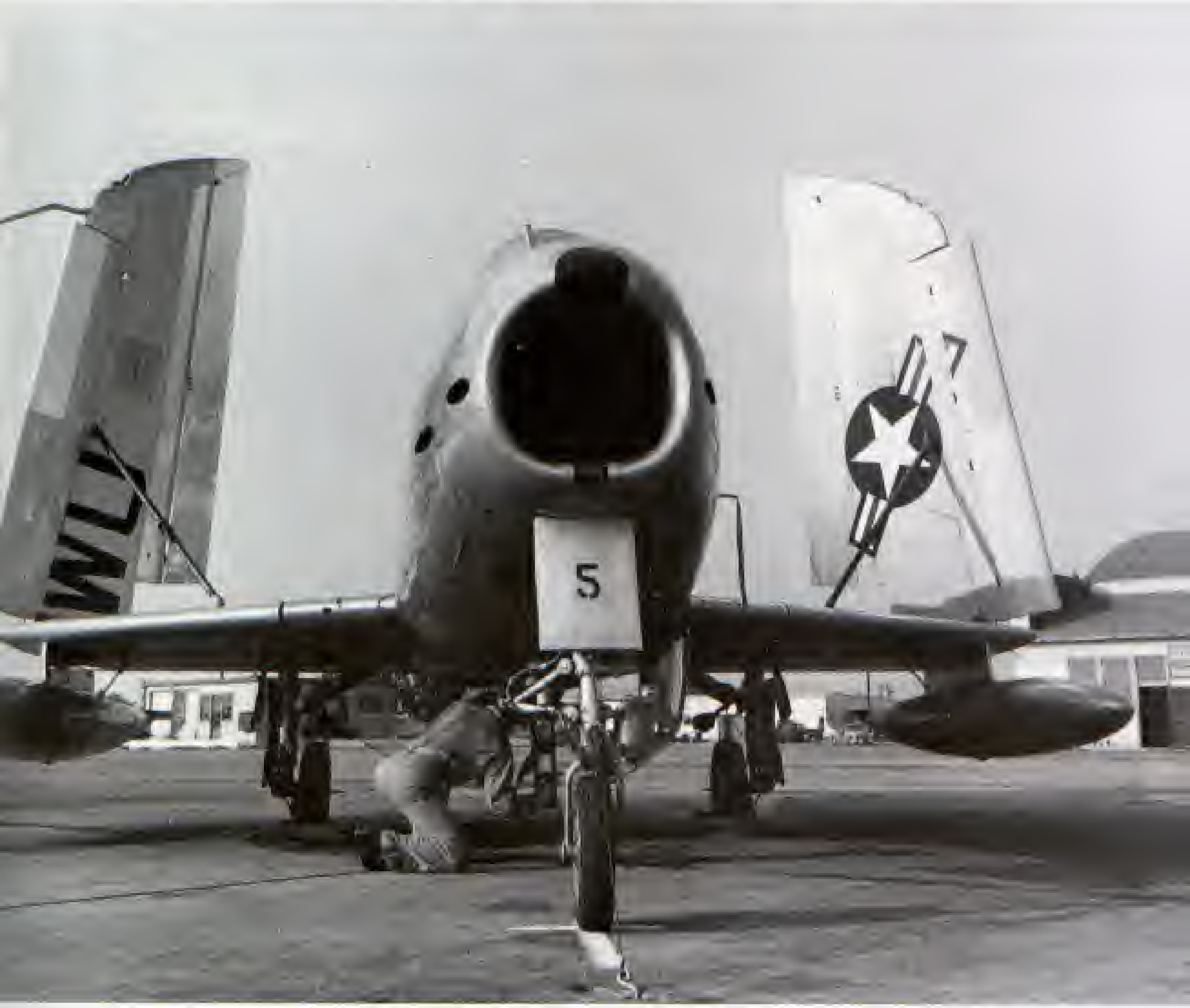
ノースアメリカンFJフューリーの歴史は，第二次大戦最後の年である1945年の元旦に発注された3機のXFJ-1(社内呼称NA-134)に源を発する。軸流式ターボジェット・エンジンJ35-GE-2(推力3,820kg)を機首から尾部までコイノボリのような吹抜けの胴体の中央部に据え，前方からのラム圧をフルに利用してエンジンの効率を高め，かつその推力を無駄なく後方に噴射する「エンジン中心設計」は，以後多くのジェット戦闘機のエンジン配置の基本型となる優れたアイディアであった。

XFJ-1は1946年9月11日に初飛行，その1年半も前の1945年5月28日にすでに発注されていた生産型FJ-1(NA-141)計100機は，第二次大戦の終結にともない30機のみがJ35-A-2を装備して完成，1947年11月18日，CVG-5傘下のVF-51に初配属され，以後1949年まで第一線にあり，米海軍の実用ジェット戦闘機の基盤を築いた。

ノースアメリカン社では直線翼のXFJ-1の主翼を薄くし，胴体も細くした陸軍型を提示，これがXF-86として1945年5月18日に発注され，やがてドイツの後退翼の研究成果を採り入れてF-86セイバーとして完成し，これが朝鮮戦争におけるMiG-15の仇敵となって活躍したことは広く知られている。

空母での離着艦性能という巨大な障壁の前に，いきおい直線翼に固執しなければならなかった米海軍も，MiG-15の出現によって後退翼艦上戦闘機の具現を推進する必要に迫られた。これに対し，ノ社は朝鮮戦線で活躍中のF-86Eの艦上機型をNA-181として開発に踏み切り，1951年3月8日，原型XFJ-2(NA-179)2機を受注した。同1951年度に計300機発注された生産型FJ-2は，F-86FのJ47-GE-27の海軍型J47-GE-2(推力6,000kg)を装備し，1952年10月から部隊配備が開始された。しかし，コロンバス工場での空軍機の生産にともなう圧迫による生産の遅延と朝鮮戦争の終結により，結局200機しか完成せず，それもJ47の加速性の悪さが離着艦性能の足カセとなって，ミッドウェー級大型空母か，Type C Mk.11スチーム・カタパルトを備えたSCB-27C改造エセックス級空母でしか扱えず，全機が陸上を基地とする海兵隊のVMF(計6個)

▼ 1956年，厚木基地の列線で点検を受けるVMF-235所属のFJ-2。FJ-2は，基本的には米空軍のF-86Fの海軍仕様型と言えるが，武装は20㎜機銃Mk.12を4門装備しており，これをMk.11照準器，AN/APG-30測距レーダ，Mk.16 Mod.2 FCSから成るAero 10B兵装管制装置を備えている。風防前方に突き出しているのはバリア・ガードで，整備員が手にしたバリア・ピックアップ・チューブとともに，着艦時のバリア・クラッシュに備えるものである。前車輪，主車輪ともに空軍型F-86に比べてはるかに薄く，前脚左側にはシミー・ダンパーが張り出している様子がよく分かる。



に配属された。とは言え艦上機としての装備は充実しており，カタパルト・フック，着艦フック，バリア・ガード，バリア・ピックアップ・チューブ，着艦サイト・ライト，主翼折りたたみ機構のほか，空軍型と比較して長い前車輪を持ち，迎え角の大きい3点姿勢をとるようになっていた。

より良好なエンジン加速性と大きな推力を求めていた米海軍は，J65の名で国産化の見通しが立ったアームストロング・シドレー・サファイアに白羽の矢を立て，FJ-2の1機にJ65-W-2(7,800 lb)を装備したFJ-3の原型(NA-196)を1953年7月3日に初飛行させた。すでに1952年4月18日に発注されていた389機の生産型FJ-3(NA-194)は，J65-W-4(7,650 lb)を装備して1953年12月11日に初飛行した。1954年度に発注されたFJ-3は社内名NA-215と呼ばれ，J65-W-4Bを装備していた。しかしより重要なのは，NA-194の初期生産型344機がFJ-2と同様，20㎜機銃4門のみを備えた純粋な制空戦闘機であったのに対し，345号機以降は翼下のハード・ポイントを計6ヵ所として内側は500 lb，中間は1,000 lbまでの爆装(外側は増槽専用)が行なえたほか，中間にはAero 3Aランチャーを介してAAM-N-7(後にAIM-9と改称)サイドワインダーを装着・運用できた。これらはミサイル運用能力を反映して1956年にはFJ-3Mと改称されたが，やはりサイドワインダー運用能力を備えたF9F-8クーガーとともに，米海軍昼間戦闘機のミサイル化の口火を切った機体となった。またこれらの後期型は，FJ-2以来の翼前縁スラットを廃して境界層板付きの固定式前縁とし，主翼内の燃料容量を146Gal.増加するなど，機構的にも大幅に異なるものとなった。初期生産型FJ-3も，多くはAC138/FJ改造によりFJ-3M規格に改造された。

J65装備による離着艦性能の向上は目覚ましく，Type H Mk.8油圧式カタパルトを備えたSCB-27A改造エセックス級空母でも十分運用でき，FJ-3はVF6個，VMF2個，FJ-3MはVF12個，VMF2個に配属されてF9F-8と並んで1950年代の後半のVF(Day:昼間艦上戦闘機)の主力を占めた。

▼　1957年5月9日，攻撃空母フォレスタル(CVA-59)から発進し，地中海をパトロールするVF-84所属のFJ-3M(0-217/139234，0-210/139230，0-209/139231，0-205/139232)。いずれも内翼下面にAAM-N-7サイドワインダーAAM(後のAIM-9)を搭載しており，左翼下面には空中給油用プローブを装備している。FJ-3として完成した34機はすべてFJ-2と同様，スラット付きで完成したが，FJ-3M(Bu.No.136118以降)はこれを廃して左右各1枚の境界層板を取付け，主翼内燃料を124Gal.増加した。



▼　1957年，雪の舞う攻撃空母ランドルフ(CVA-15)の飛行甲板上でリスポッティングを行なうVF-173所属のFJ-3M(R-202/141397)。機首の羊のツノ，胴体中央部に斜めに描かれた帯，主翼両端と垂直尾翼の電光はいずれもオレンジイエローFS.13538に黒FS.17038のフチどりで描かれているが，羊のツノは20mm機銃の銃口部までおよんでいるのが面白い。1955年に採用されたライトガルグレイの基本塗装だが，機首のジェット・インテーク周辺は，インシグニアレッドFS.11136，主・尾翼前縁は雨滴浸蝕防止用塗装の銀色に塗られている。



▼ 西太平洋の雲海をはるか下方に見て巡航するVF-142所属のFJ-3M(A-212/141424)。1957年2月22日の撮影だが，同年1月～7月におよぶ攻撃空母ホーネット(CVA-12)の第7艦隊派遣任務を終えたこの部隊は，同年中にF8U-1を受領，太平洋艦隊初のクルーセイダー装備部隊となる。亜音速時代の最後を飾る写真と言えよう。塗装はスコードロン・カラーに無関係で，垂直尾翼の帯とダイアモンドは機首側面のモデックス「212」ともどもインシグニアホワイトの帯上に描かれている。



▼ 1956年6月16日，攻撃空母ボノム・リチャード(CVA-31)の第1カタパルトから発進するVF-211所属のFJ-3M。この2ヵ月後の1956年8月16日，CVA-31は西太平洋に展開し，VF-211は太平洋艦隊初のサイドワインダーAAM装備部隊となった。内翼下面のAero 15ランチャーを介してAAM-N-7(おそらくライトブルーFS 15102に塗られたダミー)を搭載している様子がよく分かる。胴体側面の矢印，垂直尾翼の帯と市松，主翼端はいずれもインシグニアレッドを基調としており，スコードロンのニックネーム"Red Checkertails"を表現している。



一方，ノ社は米空軍用に最先進技術を結集して初の超音速戦闘機F-100スーパーセイバーの開発を急ぐとともに，J47に代えて強力なJ73エンジンを装備し，機内燃料容量を増大したF-86Hの開発を進めた。これらの技術を応用してFJ-3/-3Mの空中性能，特に高高度における速度性能と離着艦性能を維持もしくは改善しながら，より大きな航続力の獲得を狙って大幅な改設計を行なったFJ-4の開発が1953年2月に着手された。その骨子は主翼の増積と薄翼化(6%)，それにともなう主翼平面形の変更，主翼折りたたみ位置変更，主脚の改設計とホイールトラックの拡張，機内燃料容量の増加にあった。2機造られたプロトタイプ(NA-208)はJ65-W-4を装備して1954年10月28日に初飛行，各種の飛行試験に供された。その結果，1954年度に発注されていた生産型(NA-209)150機は垂直尾翼を延長・増積するなどの改良を加え，エンジンもJ65-W-16A(7,700lb)を装備して完成，全機海兵隊に引渡され，VMF5個に配属されてFJ-2と交代した。FJ-4はFJ-2，初期のFJ-3と同様，200Gal.増槽2本を装着することができたが，通常の迎撃任務時に増槽を使用するのは稀であった。これは機内燃料の増加と，増槽を装着しないことによる空気抵抗の減少によって，増槽付きFJ-3Mとほぼ同様の航続性能を保てたためである。またFJ-3Mと同様，空中給油プローブも生産当初から装備していた。

1954年度に発注されたNA-209にはFJ-4として完成した150機以外に25機のFJ-4Bが含まれていた。これはFJ-4の翼下兵装ステーションを6ヵ所とし，うち2ヵ所(中間部)は2,000lbの強度容量を持たせ，1,200lb級Mk.7のほか，2,000lb級Mk.28，Mk.43，Mk.105などの核兵器を搭載し，Aero 18Bまたは-18C LABS(低高度爆撃装置)を用いてロフト爆撃を可能としたもので，既存のスピードブレーキ一対に加えて，さらに一対のスピードブレーキを胴体後部に新設したのが，外観上の大きな特徴である。



▼　1956年1月4日，当時の最新鋭大型空母フォレスタル(CVA-59)に着艦したVF-21司令機(I-201/136120)。実際にはFJ-3Mの3号機にあたるが，機体にはFJ-3と記されている。胴体下面から斜め前方に突き出しているのがバリア・ピックアップ・チューブで，着艦フックと連動して下がり，フック同様に白黒ダンダラ(4inごと)に塗り分けられていたが，1956年8月30日発令のAC322で廃止されてしまった。ほかにバリア・クラッシュに備えたものとしては，主翼前縁に左右各4ヵ所のバリア・デテントと呼ばれる小さな突起が設けられているのが見える。胴体側面のマークと垂直尾翼の大部分は，黒フチのオレンジイエローを基調とした派手な塗装となっている。





▲　総計538機造られたFJ-3の系列は装備エンジンによってNA-194(389機：J65-W-4装備)とNA-215(149機：J65-W-4B装備)に分かれるが，機能的にはNA-194の初期生産型344機(FJ-3)と，それ以降のNA-194および-215(FJ-3M計194機)に分類される。2ヵ所のハードポイントを持つFJ-3に対し，FJ-3Mはこれを6ヵ所とし，中間ステーションにはAAM-N-7サイドワインダーあるいは1,000lbまで，内側ステーションには500lbまでの兵装を搭載できる戦闘攻撃機となった。写真は200Gal.増槽，500lb Mk.82 LDGP，500lbのGPを搭載してカタパルト射出試験を受けるFJ-3(Bu.No.136116：1956年にFJ-3Mと改称)。

▼　1957年3月22日，攻撃空母ランドルフ(CVA-15)に着艦したVF-73所属のFJ-3M(L-313/141435)。推力不足で加速性の悪いJ47-GE-2装備のFJ-2が，安全上の理由からType C Mk.11スチーム・カタパルトを装備したSCB-27C改造エセックス級空母，あるいはミッドウェー級空母でしか運用できなかったのに対し，英国製サファイアエンジンの米国産型J65-W-4/-4Bを装備したFJ-3/-3Mは離着艦性能に優れ，Type H Mk.8油圧式カタパルト装備のSCB-27A改造エセックス級空母でも十分に運用できた。胴体の矢印は黒フチのライトブルーFS.15102，垂直尾翼の市松はライトブルーとインシグニアホワイトと，きわめて派手である。





▼ ASM-N-7 ブルパップ(後のAGM-12)を装備したVX-4所属のFJ-4B(XF-14/143494)。FJ-4Bは、FJ-4の兵装ステーションを6ヵ所に増加、尾部下面にスピードブレーキ2枚を増設したもので、Aero 18C LABSを用いて、Mk.7、Mk.105、Mk.28、Mk.43などの核爆弾を搭載・運用できた。FJ-4Bの核攻撃能力は搭載量もさることながら、機内燃料容量の増加による航続性能、さらにノースアメリカン社の開発したバディー式空中給油方式によって初めて可能となったもので、前任のF9F-8Bが空中給油母機に低速のAJ-2を使用しなければならなかったのに対し、かなりの侵攻速度を得ることができた。FJ-4Bは米海軍のほか海兵隊でも幅広く使用され、A4D-2と交代する1960年代初期まで昼間核攻撃機として活躍した。





[上]カリフォルニア州モハーベ砂漠上空をフォーメーションを組んで飛行するビール空軍基地9SRWの両戦略偵察機。手前は垂直尾翼にスカンクのエンブレムを付けた1SRSのSR-71A。後方は緩やかに左旋回に入る99SRSのU-2R。この写真は原型初飛行以来20年目にして初の顔合わせである。

(Above) A very rare shot introducing two different types of the worl most advanced strategic reconnaissance flying formation over Mojav desert. SR-71A is from 1SRS while U-2R is from 99SRS of 9SRW base at Beale AFB. (Lockheed)





[上]カリフォルニア州ミラマー基地のランウェイエンドに待機する太平洋艦隊予備役CVWR-30所属VAQ-309のEA-6A(156991)。大西洋のVAQ-209とともに、1979年海兵隊から譲り受けたEA-6Aで編成され、ワシントン州ウイッドベイアイランドを本拠地としている。
[右]ロービジビリティ塗装になったNFWSのA-4E(149969)。

(Above) EA-6A(156991) from VAQ-309/CVWR-30 at NAS Miramar, California. Together with VAQ-209 the Squadron received its EA-6As from the Marines in 1979 and stationed at NAS Whidbay Island.
(Below) An A-4E (149969) from NFWS shows its new low-visibility color scheme. (R. L. Lawson)



〔左〕ロールスロイス社はイギリス，アメリカ両政府からの依頼による，アメリカ海兵隊AV-8Bアドバンスト・ハリアー用新ジェットノズルのテストを行なっている。このノズルは"Zero Scarf"と呼ばれるもので，以前は海兵隊のYAV-8Bプロトタイプによってテストされていた。

(Left) At the request of both US and British governments the Rolls Royce is now testing the new jetnozzle for AV-8B Advanced Harriers which are deployed by USMC. The nozzle called "Zero Scarf" had been once tested on a YAV-8B and further assessment is now underway. (Rolls-Royce)



〔右〕カナダ政府は，このほど要人輸送用VIP機として，カナデアCL-600チャレンジャーを購入すると発表した。チャレンジャーは双発ビジネスジェット機の中で，最も広いキャビンと高バイパスターボファン，ライカミングALF502Lを装備し，快適な居住性と良好な航続性能を誇る。

(Right) The Canadian Government has decided to procure some Canadair CL-600 Challengers for VIP transport use. Powered by Lycoming ALF502L the transport has long-range capability



〔左〕インドネシア空軍は海上監視用（漁業管理，密輸防止，災害救助など）にB737を3機発注した。これら3機は側方監視多任務空中レーダとして，モトローラ社製高分解能レーダ・システムSLAMMRを搭載する予定で，その想像図の後部胴体上部の両側面にそのアンテナが見える。なお納入は1982年5月，1983年6，9月の予定。

(Left) The Indonesian Air Force has placed an order for 3 Boeing 737s to be used as coast surveillance planes. Its mission profile includes fishery control, prevention of smuggling, and rescue. (Boeing)



〔右〕イギリスの新型・短距離旅客機BAe146が5月20日，ハットフィールド工場でロールアウトした。この1号機は地上構造，作動テストを受けたのち，夏後半に初飛行に臨む。なおこの席上アメリカのコミューター・エアライン，エア・ウイスコンシンからの4機の発注も発表された。(BAe)

(Right) No.1 ship of BAe 146 feederliner during role-out ceremony at BAe Hatfield on 20 May 1981. (BAe)



[左]4月26日、横田基地から群山基地へ帰投する8TFW/80TFSのF-4D(66-8788)。胴体にはオオカミのシルエット、背部にはAN/ARN-92ロランCナビゲーション・システムの受信アンテナが見える。(土井裕治)
[下]横田基地で撮影された8TFWの司令機F-4D(66-7658)。翼下STA.8に携行するトラベラー・ポッドにPACAFと8TFWのインシグニアが見える。(舩木哲夫)

[Left] F-4D(66-8788) from 80TFS/8TFW during its visit to Yokota AB (H. Doi)
[Below] F-4D(66-7658) the Commander aircraft from 8TFW. (T. Funaki)



[下]3月29日、横田基地に着陸するアンドリューズ空軍基地89MAG/1MASのVC-135B(62-4127)。89MAGはお馴染み、VC-137Cエアフォース・ワンを運用する高官輸送専用部隊で、VC-137、VC-135のほかVC-140、VC-9、VC-6、C-12、UH-1Nを所有している。(石田 学)

(Below) VC-135B(62-4127) from 1MAS/89MAG on the final leg of trip from Andrews AFB to Yokota. As known the Squadron operates a fleet of VIP transports including VC-137C, the famous Air Force One (M. Ishida)



[右]日本を公式訪問した東ドイツのホーネッカー国家評議会議長一行を乗せて羽田空港に飛来したインターフルグ航空のイリューシンIℓ-62M(DM-SEK)。インターフルグ航空の所有機は、そのほとんどがソ連製で、Iℓ-62は8機が在籍している。(竹内義久)

(Right) Il-62M (DM-SEK) at Haneda airport during a state visit of the East German Government representatives to Japan. The Interburg has 8 Il-62s. (Y. Takeuchi)





[左]5月20日、羽田空港で撮影されたエア・ジンバブエのB.720-025(VP-YNN)。(竹内義久)

[Left] Boeing 720-025(VP-YNN) from Air Zimbabwe at Haneda Airport in Tokyo. Photographed on 20 May 1981. (Y. Takeuchi)



〔左〕厚木基地に飛来したVQ-1のEA-3B。垂直尾翼にはニックネーム"Batmen"にちなむ黒いコウモリのシルエットと、2本の赤いイナズマが描かれている。3桁"006"のサイドナンバーが示すとおり、第7艦隊勤務の空母からの飛来で、おそらくUSSキティホーク(CV-63)か、USSミッドウェー(CV-41)に派遣されていたのであろう。5月16日撮影。（星　豊）

[Left] EA-3B from VQ-1 arrived at NAF Atsugi on 16 May presumably from USS Midway (CV-41) of the 7th Fleet. (Y. Hoshi)

〔右〕厚木基地に着陸進入中のVRC-50のC-130F（159793）。C-2、CT-39とともに新塗装になった垂直尾翼に注目。色はダークブルーで、シリアル・ナンバーのみ黒。5月18日撮影。

[Right] C-130F(159793) from VRC-50 on its final approach to the runway of Atsugi. Note the revised marking on tail fin





〔左〕5月6日、曇り空の嘉手納基地に緊急着陸したVMFA-212のF-4J（158351）。VMFA-212はハワイのカネオヘ基地MAG-24から、岩国基地のMAG-15に4月から派遣されていたが、この日は嘉手納基地から攻撃訓練を行なっていた。（天野昭雄）〔下〕ノースカロライナ州チェリーポイント基地から岩国へ派遣されていたVMA-331のA-4M。左リーダー機の外翼パイロンにはATM-45が見える。なおVMA-331はその任務をVMA-223に譲り本国へ帰投した。（星　豊・松本茂之）

[Left] F-4J(158351) from VMFA-212 made an emergency landing at Kadena AB during the training held on 6 May. (A. Amano) [Below] A-4Ms from VMA-331 at Iwakuni. The Squadron has been replaced by VMA-223. (Y. Hoshi/S. Matsumoto)







P-3B(153446) VP-4

現在米海軍は三沢基地と嘉手納基地にP-3C装備の哨戒飛行隊を1個ずつ派遣しているが、従来この派遣任務を遂行していたモフェットフィールドのPWs-PAC（太平洋哨戒航空団群）に代わって、最近嘉手納基地には大西洋艦隊の飛行隊が任務に就いている。ここに4月から5月にかけて嘉手納基地と、PW-1（第1哨戒航空団）司令部が置かれる神奈川県上瀬谷に近い厚木基地に飛来したP-3群を紹介しよう。（籠島　実・田名一夫）

写真と同じ配列

VP-4 / PW-2 NAS Barbers Point	
VP-6 / PW-2 NAS Barbers Point	VP-16 / PW-11 NAS Jacksonville
VP-17 / PW-2 NAS Barbers Point	VP-24 / PW-11 NAS Jacksonville
VP-47 / PWs-PAC NAS Moffett Field	VP-60 / RESPW NAS Glenview
VP-48 / PWs-PAC NAS Moffett Field	VP-90 / RESPW NAS Glenview



P-3B(154582) VP-6



P-3C(158913) VP-16



P-3B(153449) VP-17



P-3C(159322) VP-24



P-3C(157331) VP-47



P-3B(152764) VP-60　撮影・田名一夫



P-3C(158224) VP-48



P-3B(152731) VP-90　撮影・田名一夫

NAF ATSUGI FRIENDSHIP DAY



昨年は、雨のち曇のち晴と三転の親善デーだったが、今年(5月17日)は不運にも一日中雨のオープンハウスとなった。ミッドウェーは航海中とあってさびしい海軍機影であったが、海兵隊は頑張りOA-4M、AV-8、OV-10、ヘリなどを見せ、異例の空軍機C-141も機内をオープンし、また直前に石原議員同乗で物議をかもした救難飛行艇US-1も当日朝到着し、口うるさい連中の話の種となっていた。





左上は横田から参加したC-141A。雨の中を列をつくって順番を待つ見学者。右上は岩国から飛来したUS-1。左下はOA-4M、下はVF-161のF-4S。



陸上自衛隊 高遊原駐屯地祭

小雨降る4月29日、熊本県の高遊原駐屯地開庁10周年記念航空祭が開かれた。右は第8飛行隊最後のL-19(JG-1202)、下は西部方面ヘリコプタ隊のKV-107(JG-1816)。（西浦広一）





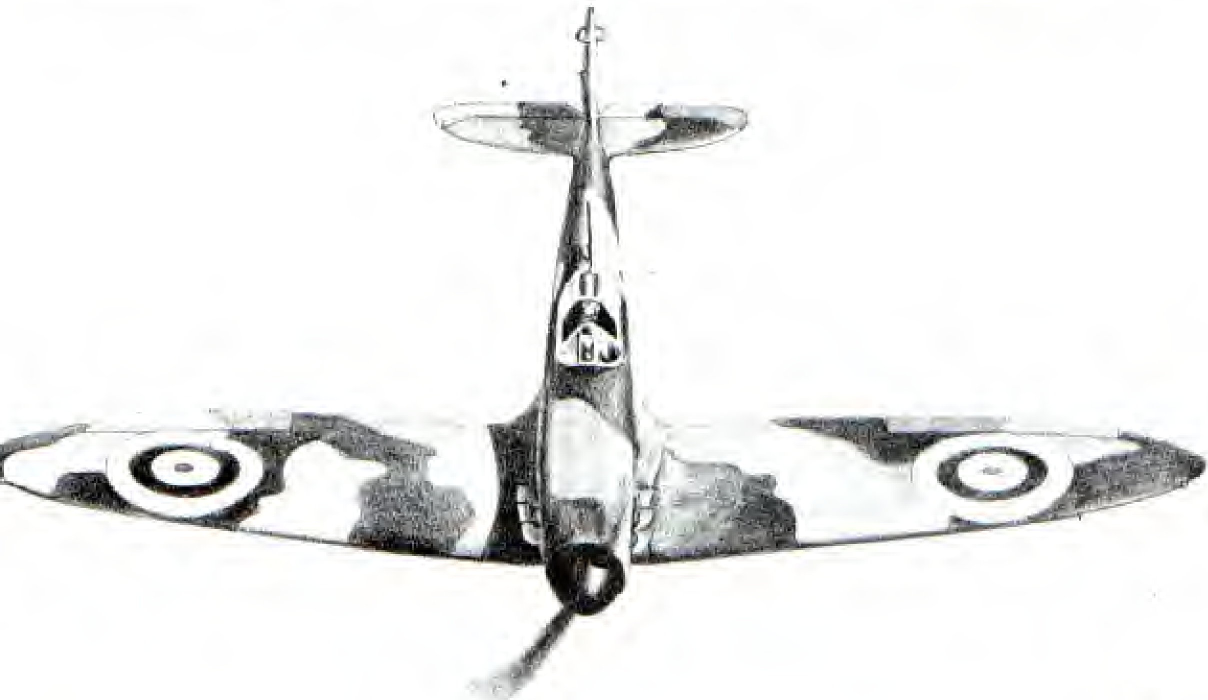
MODELLING MANUAL

Supermarine Spitfire Mk.I～XVI

スーパーマリン スピットファイアMk.Ⅰ～XVI

解説・イラスト/野原　茂

モスキート，ランカスターとともに第二次大戦におけるイギリス３大傑作機のひとつであるスピットファイアは，大英帝国の存亡をかけた"バトル・オブ・ブリテン"でナチスの手から英本土を守り，時の首相チャーチルをして，"かくも多くの人びとが，かくも少数の人によって守られたことはかつてなかった"と言わしめた。現在でもイギリス人はスピットファイアを生み出したことを誇りとし，伝説の名機的な存在となっている。1936年１月に原型機が初飛行して以来，生産期間は13年の長きにおよび，合計生産数は20,351機にも達した。これだけを見ても本機がいかに優れた機体だったかが分かる。ドイツのBf109，Fw190との激烈な新型機開発競争は今でも語り草である。曲線を多用した女性的なアウトラインをもつ本機に対し，"第二次大戦に登場したもっとも美しい戦闘機"と称讃する航空評論家も多い。スピットファイアには大きく分けてマーリン・エンジン装備機とグリフォン・エンジン装備機があるが，今回はポピュラーな"マーリン・スピット"に絞り，"グリフォン・スピット"についでは別の機会にゆずりたい。同様にスピットファイア偵察型，艦上型シーファイアも誌面の都合上割愛した。

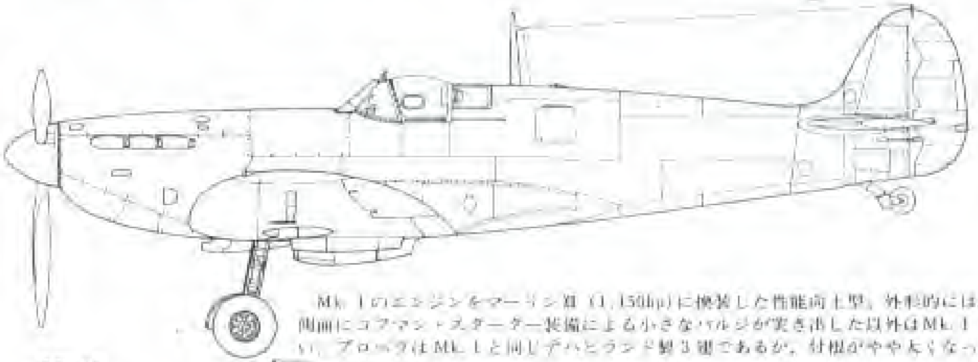


バリエーション(1)

最初の量産型で，エンジンはマーリンIIまたはIII(出力1,030hp)を装備。初期型は木製2翅固定ピッチ・プロペラで，キャノピーも丸みのないタイプ。アンテナ柱は細長く，垂直尾翼上端にループ状のIFFアンテナを装備していた。武装の違いによりIA(7.7mm機銃×8)，IB(20mm機関砲×2，7.7mm機銃×4)のバリエーションがある。合計1,556機生産。

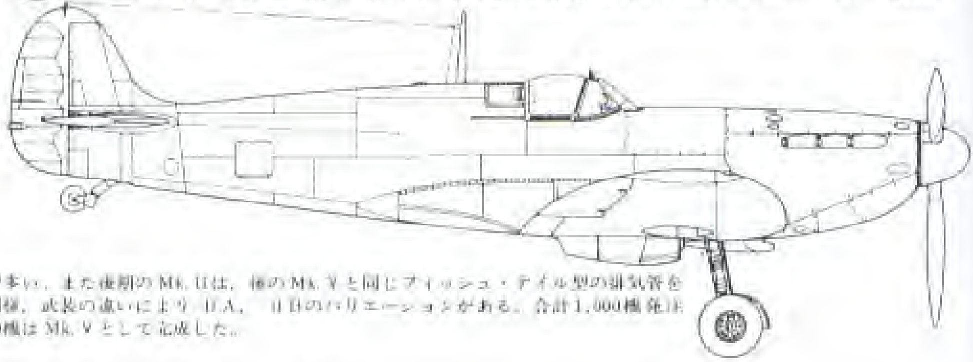
※図はMk.I初期型が1/144，その他は1/72





Mk.IのエンジンをマーリンXII(1,150hp)に換装した性能向上型。外形的には，スピナー直後の右側面にコフマン・スターター装備による小さなバルジが突き出した以外はMk.Iとほとんど変わらない。プロペラはMk.Iと同じデハビランド製3翅であるが，付根がやや太くなった。スピナーは図のように丸型タイプが多い。また後期のMk.IIは，後のMk.Vと同じフィッシュ・テイル型の排気管を装備した。Mk.I同様，武装の違いによりIIA，IIBのバリエーションがある。合計1,000機発注されたが，最後の79機はMk.Vとして完成した。

Mk.II





Mk.V

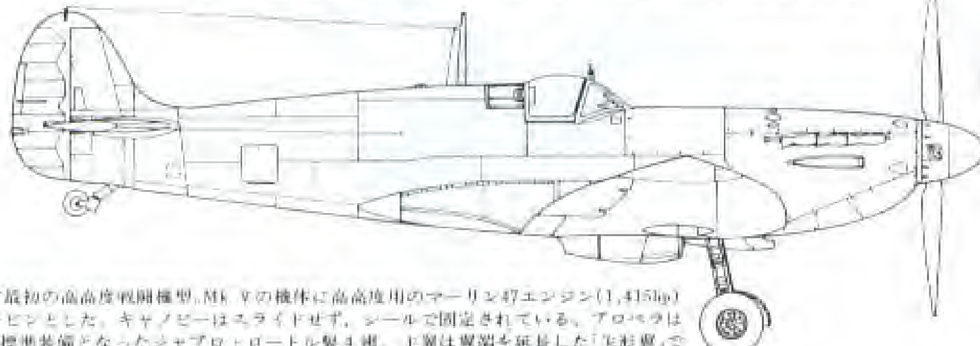
大戦中期の主力型で，1942年1月の量産開始以来，合計6,479機も作られた。エンジンはそれぞれのバリエーションで異なり，F Mk.VAがマーリン45(1,470hp)，F Mk.VBがマーリン45または46(1,415hp)，F Mk.VCがマーリン45，46，50(1,470hp)，50A(1,415hp)，55(1,470hp)，56(1,415hp)のいずれか，L.F Mk.VBはマーリン45M，50M，55M(ともに1,585hp)を搭載した。

排気管は初期を除きすべてフィッシュ・テイル型となり，プロペラはデハビランド製のほかに幅広のロートル製も使用した。なおロートル製の場合は，スピナーは大型タイプを使用した。熱帯地向けの機体は機首下面の空気取入口にボークス製，またはアボーキー製防塵フィルターを装着した。

主翼は従来のA，B武装のほかに20mm砲4門を搭載可能な"Cウイング"(俗にユニバーサル・ウイングと称する)となり，低高度型L.F Mk.VBはスパンの短い切断翼を装備した。

後期のMk.Vはキャノピー前面の防弾ガラスが，後のMk.VII/VIII/IXと同じく内側装備式となった。

Mk.VI



スピットファイア最初の高高度戦闘機型。Mk.Vの機体に高高度用のマーリン47エンジン(1,415hp)を搭載し，与圧キャビンとした。キャノピーはスライドせず，シールで固定されている。プロペラは後のMk.VII/VIII/IXの標準装備となったジャブロ・ロートル製4翅。主翼は翼端を延長した「尖形翼」で武装はA，Bのいずれかを装備，機首右側面に与圧装置用の空気取入口が追加装備されている。合計97機生産。

バリエーション(2)

Mk.Ⅵに続く本格的な高高度戦闘機型。機首がやや延長されてエンジンは2段過給機付きのマーリン61(1,565hp)または64(1,710hp)を搭載。左翼下面に中間冷却器を設けたため、右翼のラジエターと同形状になった。排気管もマルチ・エジェクター式に変更され、尾輪は引込み式となった。

主翼は前縁に燃料タンクを内蔵した"Cウイング"で、もちろん「延長翼」(エルロンは幅が短い)。コクピットは与圧式で、キャノピーは再びスライド式に変更された(ただし2重ガラス張り)。

後期のMk.Ⅶは方向安定性向上のため、大型垂直尾翼（尖形翼）を装備した。合計140機生産。

Mk.Ⅶ



ドイツ空軍の新鋭戦闘機フォッケウルフFw190に対抗するために開発されたMk.Ⅴの後継機。用途別にF Mk.Ⅷ（中高度用）、L.F Mk.Ⅷ（低高度用）、H.F Mk.Ⅷ（高高度用）の3タイプが作られた。F Mk.Ⅷはマーリン61（1,565hp）、または63(1,650hp)、63A（1,710hp）、L.F Mk.Ⅷはマーリン66（1,580hp）、H.F Mk.Ⅷはマーリン70（1,475hp）を搭載した。

機体そのものはMk.Ⅶの与圧キャビンを取りはずしたものといってよく、外形もほとんど同じ。ただし、H.F Mk.Ⅷは延長翼、L.F Mk.Ⅷは切断翼が標準装備である。なお、初期のMk.Ⅷは垂直尾翼がMk.Ⅵまでと同じものを使用していた。

熱帯向けの機体は機首下面の空気取入口がボークス、エアロ・ビー防塵フィルターを内蔵した大きなものとなった。F Mk.Ⅷ 267機、L.F Mk.Ⅷ1,225機、H.F Mk.Ⅷ160機、合計1,658機生産され、その大半が地中海、アジア方面へ配属された。

Mk.Ⅷ



Mk.Ⅴの後継機Mk.Ⅷの開発が大幅に遅れたため、その穴を埋めるべく登場したのがMk.Ⅸである。短時間で戦力化する必要から、改造は最少限にとどめられ、Mk.Ⅴcの機体に2段過給器付きのマーリン61、63、66、70のいずれかを搭載し、プロペラをジャブロ・ロートルの4翅に変更しただけである。Mk.Ⅷと同様、用途別にF、L.F、H.Fの3種が使われたが、L.Fが切断翼、H.Fは延長翼という区別がないので外観からの識別は困難。

Mk.Ⅸから20mm機関砲4門、または20mm機関砲2門と12.7mm機関銃のいずれかを装備できる"Eウイング"が採用されたが、これは"Cウイング"と異なり20mm機関砲を外側に装備しているので識別は容易。後期のMk.Ⅸは最初から大型垂直尾翼付きで完成した。

応急型にもかかわらず、Mk.Ⅸの生産数は合計5,665機（F1,255機、L.F4,010機、H.F400機）に達し、スピットファイア各型中最高となった。

Mk.Ⅸ



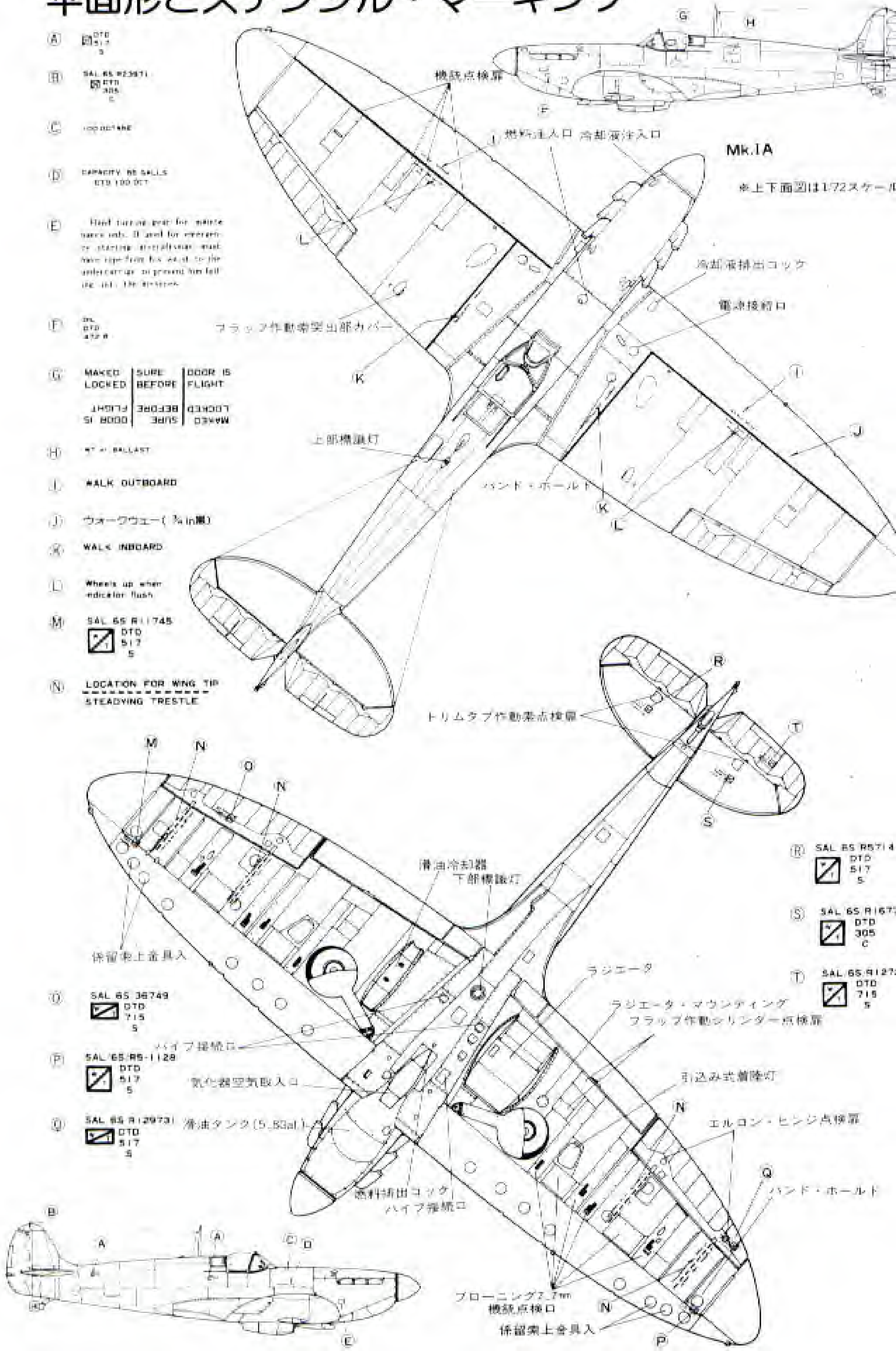
マーリン・スピットの最後の大量生産型で、Mk.Ⅸに搭載するマーリン60シリーズの生産が追いつかないため、アメリカのパッカード製マーリン266（マーリン66のライセンス生産型）を搭載したもの。ほかはMk.Ⅸとまったく同じであり、シリアル・ナンバー以外での識別は困難。ただし生産開始が1944年9月と遅いため大半が大型垂直尾翼付きで完成し、45年2月からは図のような水滴型キャノピー付きとして完成した。

F、L.Fの2種があり、L.Fは大半が切断翼を装備して戦闘爆撃機として使用された。武装はC、Eのいずれか。合計1,054機生産。

Mk.XVI



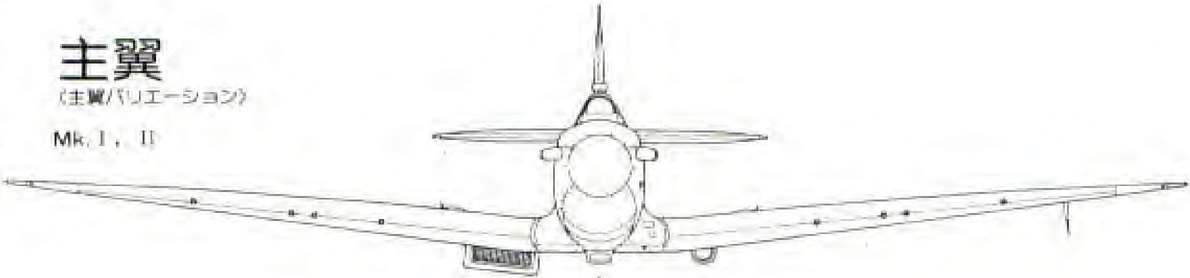
平面形とステンシル・マーキング



主翼

〈主翼バリエーション〉

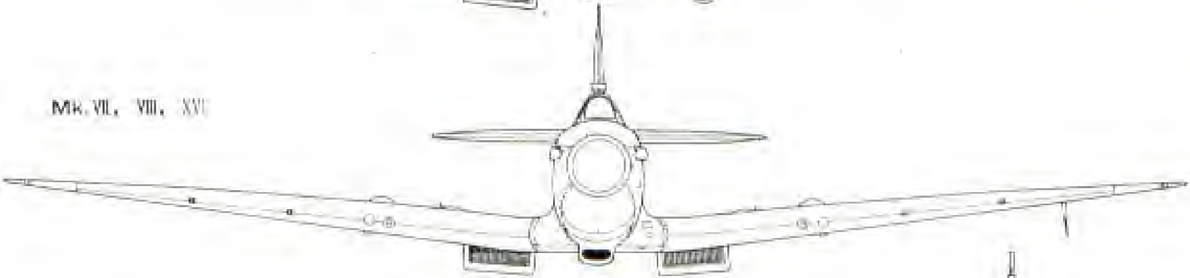
Mk.Ⅰ，Ⅱ

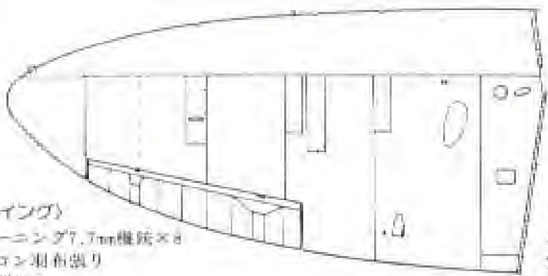


Mk.Ⅴ

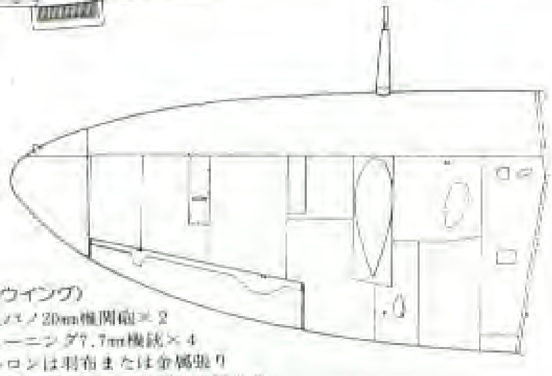


Mk.Ⅶ，Ⅷ，XVI

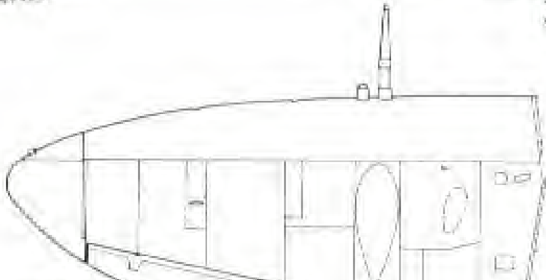




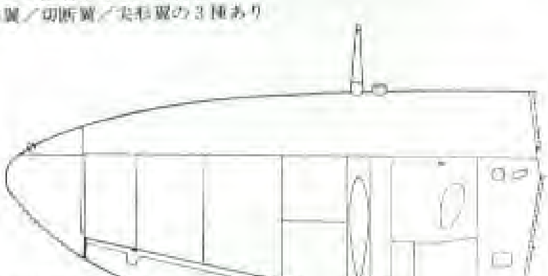
〈Aウイング〉
ブローニング7.7mm機銃×8
エルロン羽布張り
標準翼のみ



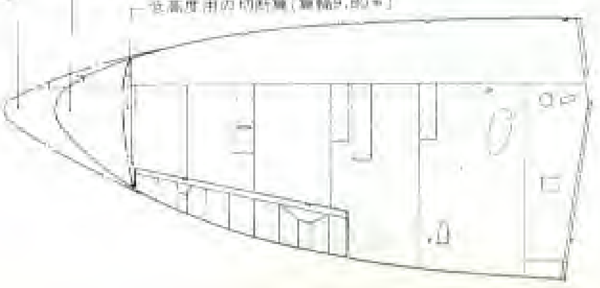
〈Bウイング〉
イスパノ20mm機関砲×2
ブローニング7.7mm機銃×4
エルロンは羽布または金属張り
標準翼／切断翼／尖形翼の3種あり



〈Cウイング〉
イスパノ20mm機関砲×2
ブローニング7.7mm機銃×4
ほかに7.7mm×6または20mm×4の
いずれかが選択できる
エルロンは金属張り
標準翼／切断翼／尖形翼の3種あり

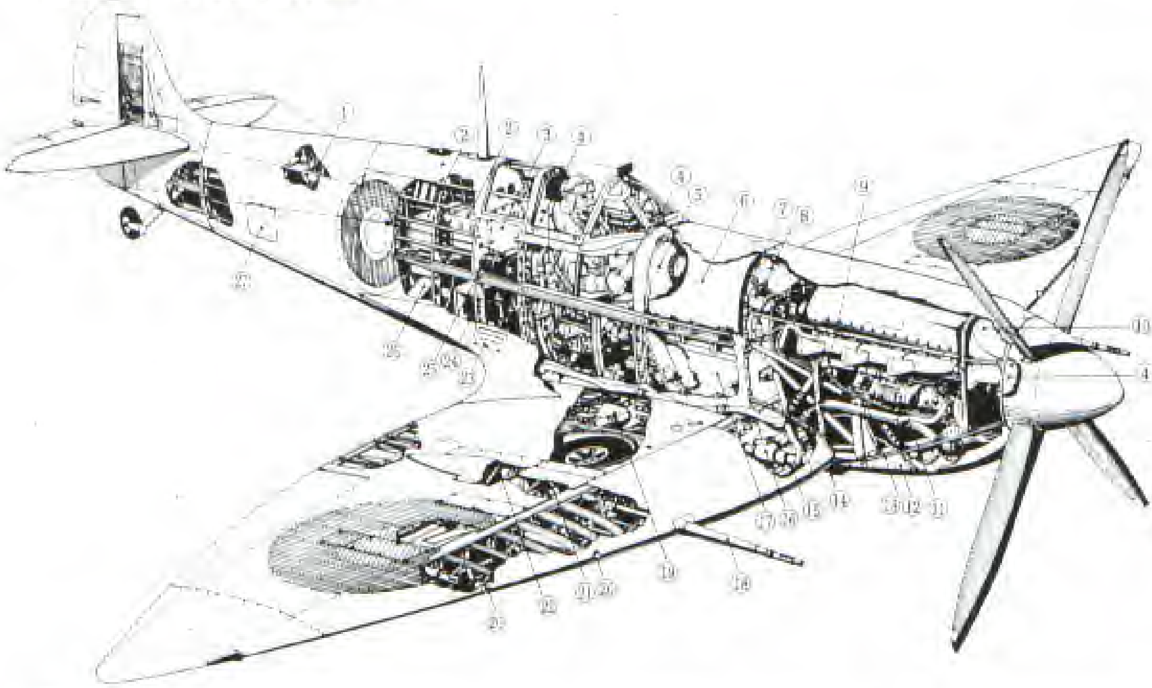


〈Eウイング〉
イスパノ20mm機関砲×2
（ブローニング7.7mm機銃×4）
エルロン金属張り
標準翼／切断翼の2種あり



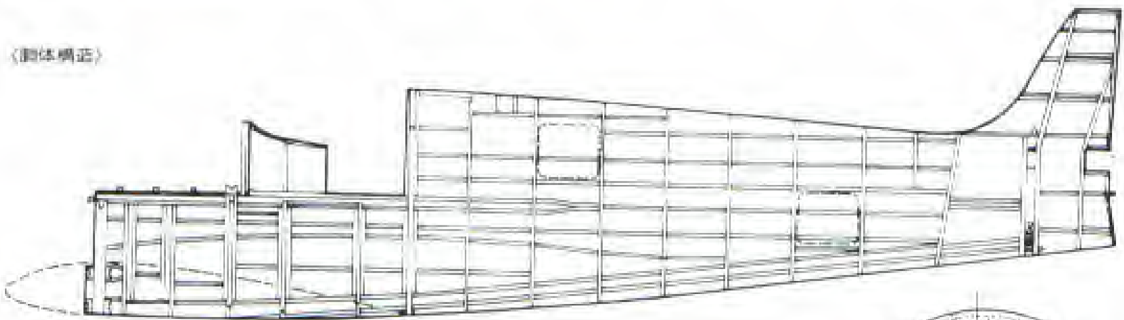
※スケールは1/72

機体内部構造

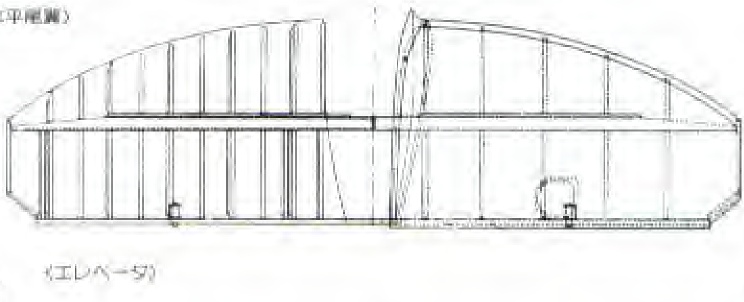


〈機体内部構造（MK. VI）〉
①信号無線装置，②無線機セット，③後方与圧隔壁，④装甲板，⑤前部与圧隔壁，⑥上部燃料タンク，⑦燃料タンク防御用装甲板，⑧油圧装置用タンク，⑨与圧キャビン用空気導入管，⑩冷却液タンク，⑪与圧キャビン用送風装置，⑫潤滑油タンク，⑬与圧キャビン用フィルター，⑭気化器空気取入口，⑮ガン・ヒーティング・パイプ，⑯冷却用サーモスタット，⑰下部燃料タンク，⑱イスパノ20mm機関砲，⑲ラジエター，⑳ブローニング7.7mm機銃，㉑着陸灯，㉒20mm機関砲弾倉，㉓地上用与圧キャビン送風装置接続口，㉔蓄電池，㉕酸素ボトル，㉖信号弾発射筒，㉗点検扉。

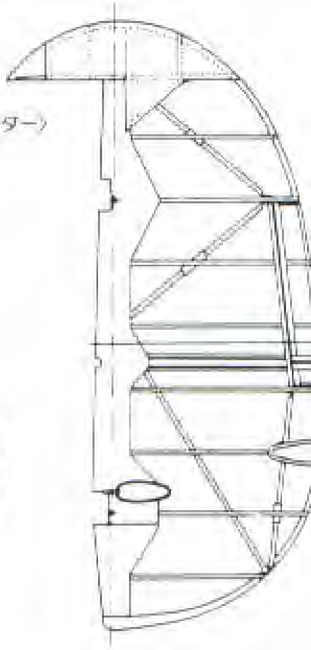
〈胴体構造〉



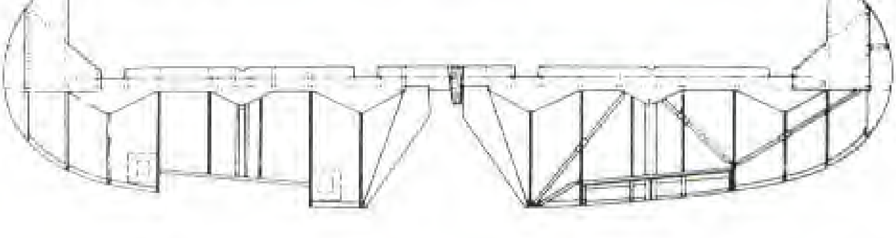
〈水平尾翼〉



〈ラダー〉

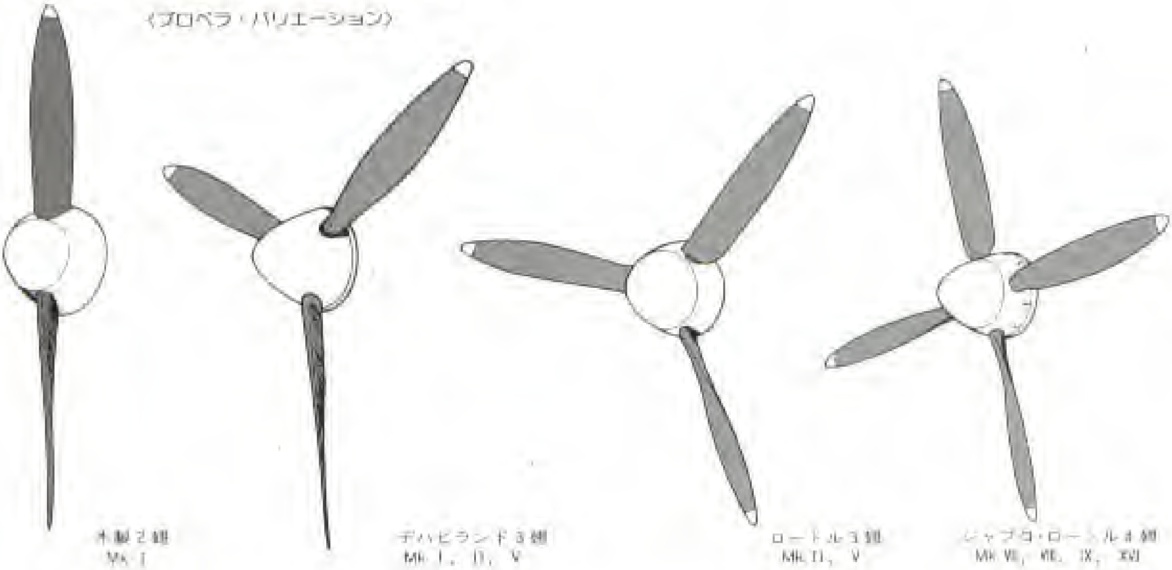


〈エレベータ〉



プロペラ/エンジン

〈プロペラ・バリエーション〉



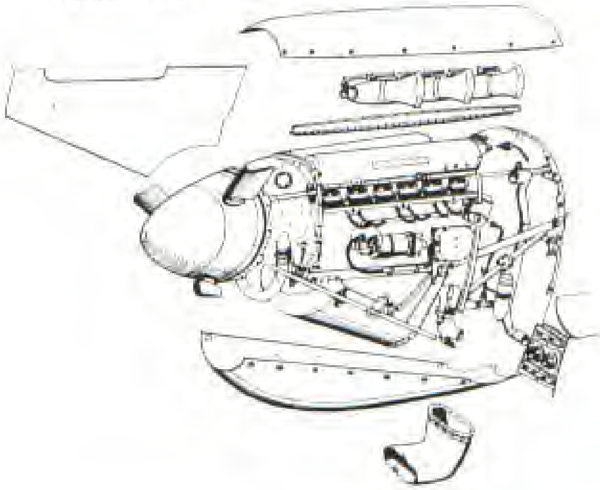
木製2翅
Mk.I

デハビランド3翅
Mk.I、II、V

ロートル3翅
Mk.II、V

ジャブコ・ロートル4翅
Mk.VII、VIII、IX、XVI

〈機首構造（Mk.V）〉



〈排気管バリエーション〉

Mk.I、II、V

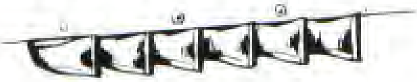


Mk.II、V、VI

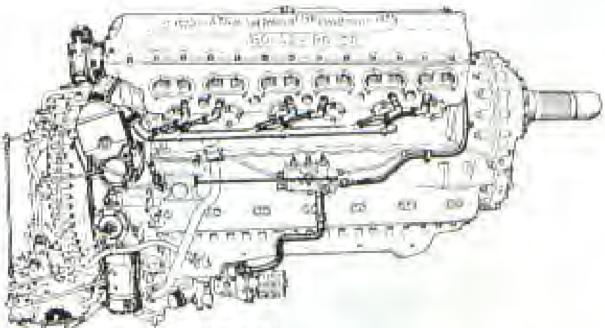




Mk.VII、VIII、IX、XVI



〈エンジン・ディテール（マーリンIII）〉



〈塗装メモ〉
エンジン本体は黒で、冷却液タンクはシルバーグレイ、ブロアー・ケイシングはシルバー、本体上のオイルパイプはカッパー（銅）色。

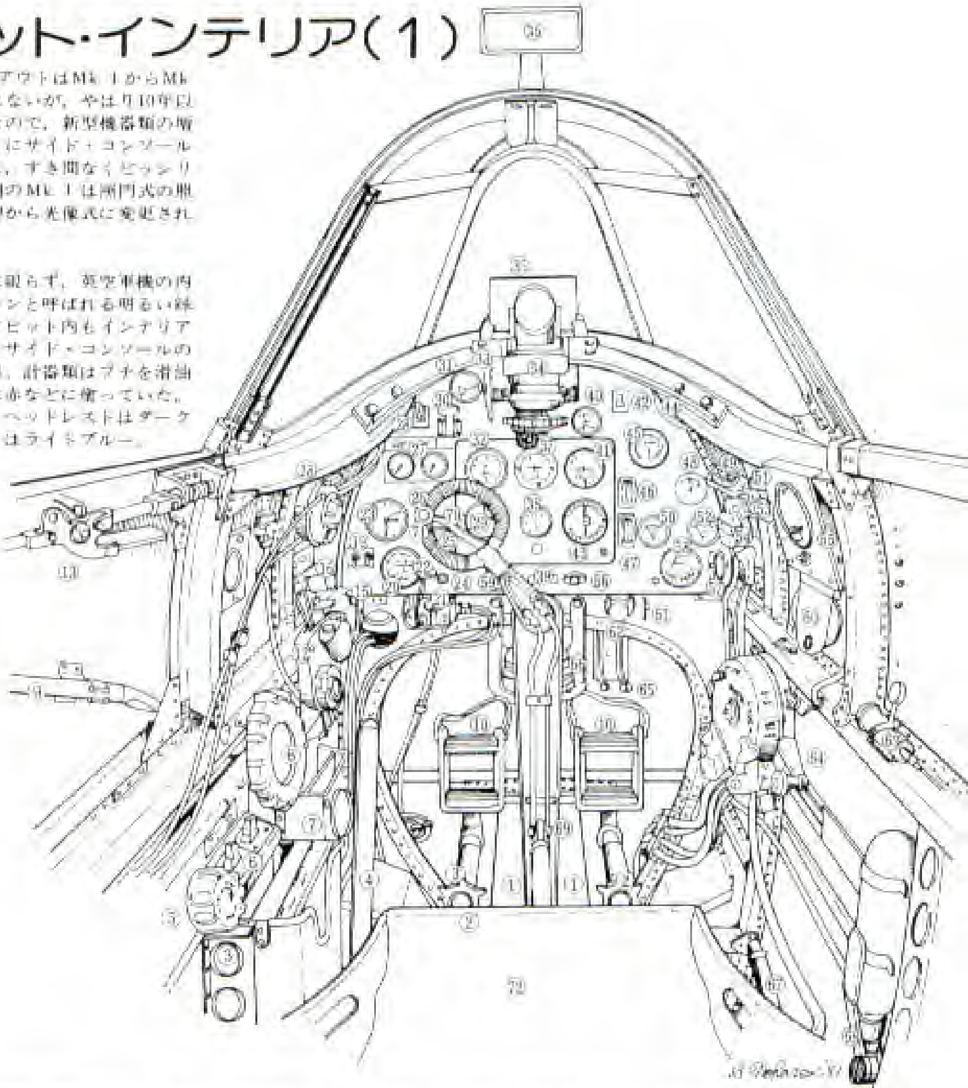
コクピット・インテリア(1)

コクピット内のレイアウトはMk IからMk XVIまで大きな変化はないが，やはり10年以上も量産された機体なので，新型機器類の増加が著しかった。とくにサイド・コンソールは後期型になるにつれ，すき間なくビッシリと埋まっていく。初期のMk Iは環門式の照準器だったが，後期型から光像式に変更されている。

《塗装メモ》

スピットファイアに限らず，英空軍機の内部はインテリアグリーンと呼ばれる明るい緑に塗られている。コクピット内もインテリアグリーンで，計器盤，サイド・コンソールの各機器類と照準器は黒，計器類はツマミを滑油関係を黄，燃料関係は赤などに塗っていた。

座席は背当部が黒，ヘッドレストはダークブラウン，座席ベルトはライトブルー。



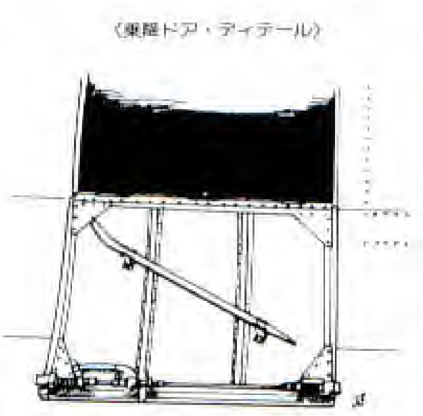
《コクピット配置(Mk I)》

①ヒール・ボード，②方向舵ペダル位置調節装置，③航空地図入れ，④ラジエター・フラップ操作レバー，⑤方向舵修正コントロール，⑥コクピット内暖房スイッチ，⑦記録用紙片入れ，⑧昇降舵修正タブ操作ハンドル，⑨かなてこ，⑩方向舵ペダル，⑪スロットル・ミクスチュア・フリクション調節レバー，⑫スロットル四分儀，⑬ドア・キャッチ，⑭ミクスチュア・コントロールレバー，⑮プロペラ・ピッチレバー，⑯スロットル・レバー，⑰写真銃残コマ指示計スイッチ，⑱遮隔操作索，⑲点火スイッチ，⑳ブレーキ圧力計，㉑着陸灯下げレバー，㉒着陸灯上げレバー，㉓航空時計，㉔着陸灯スイッチ，㉕昇降舵トリム・タブ位置表示計，㉖降着装置位置指示器，㉗酸素流量計，㉘航法灯スイッチ，㉙高度計，㉚フラップ・コントロール，㉛フラップ位置指示計，㉜速度計，㉝射撃照準器スクリーン支え，㉞GM2射撃照準器，㉟射撃照準器スクリーン，㊱バックミラー，㊲水平儀，㊳方向計およびスイッチ，㊴コクピット内灯光量スイッチ，㊵電流計，㊶昇降計，㊷発電機スイッチ，㊸旋回計，㊹コクピット内換気装置，㊺エンジン回転計，㊻燃料圧力計，㊼滑油圧力計，㊽圧力計，㊾射撃照準器用予備ランプ(3本)，㊿油温計，(51)コクピット内部灯，(52)ラジエター温度計，(53)酸素吸入マスク用差込口，(54)信号弾スイッチ・ボックス，(55)無線スイッチ，(56)エンジン始動スイッチ，(57)エンジン始動用カートリッジ再装填コントローラー，(58)油量計，(59)方向計表示セット入れ，(60)高度・速度計算ゲージ入れ，(61)エンジン低回転切替えスイッチ，(62)燃料送りポンプ，(63)座席ベルト締め具，(64)降着装置操作レバー，(65)燃料コック・レバー，(66)コンパス，(67)座席調節レバー，(68)非常用降着装置作動酸素ボトル，(69)操縦桿，(70)ブレーキ・レバー，(71)射撃ボタン，(72)座席。

〈コクピット後部ディテール〉

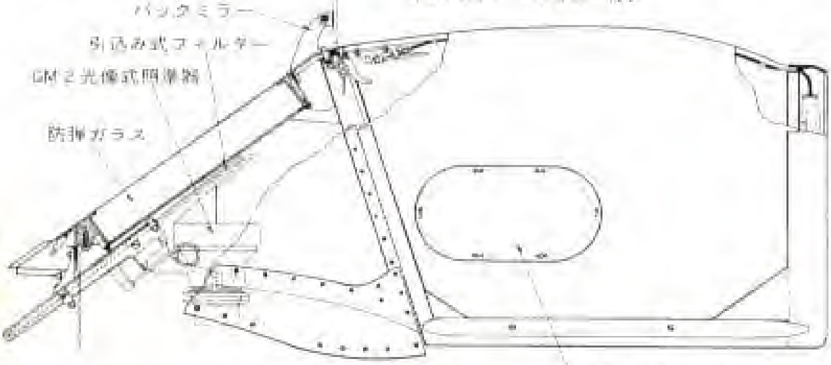


〈乗降ドア・ディテール〉

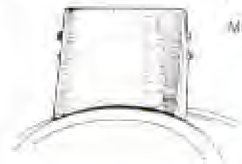


コクピット・インテリア(2)

〈キャノピー・ディテール〉



〈バックミラー・バリエーション〉


Mk. I


Mk. V, IX

Mk. V, VII, VIII, IX, XVI

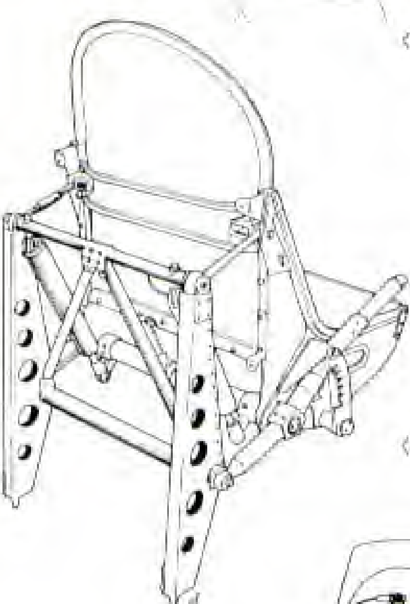


Mk. I, II, V

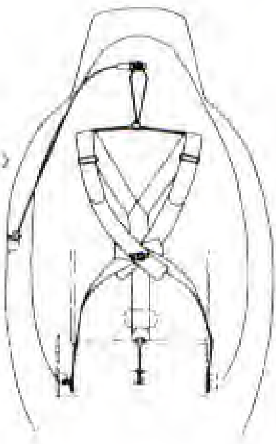




〈前部キャノピー・バリエーション〉 Mk. V, VI, VII, VIII, IX, XVI

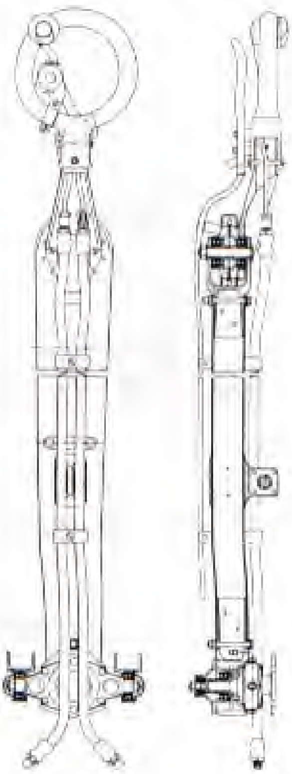


〈シート〉

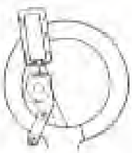


〈シート・ベルト〉

〈操縦桿ディテール〉 Mk. I / II

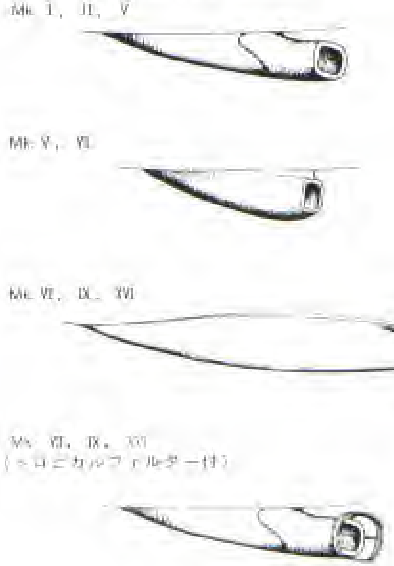


Mk. V ~ XVI



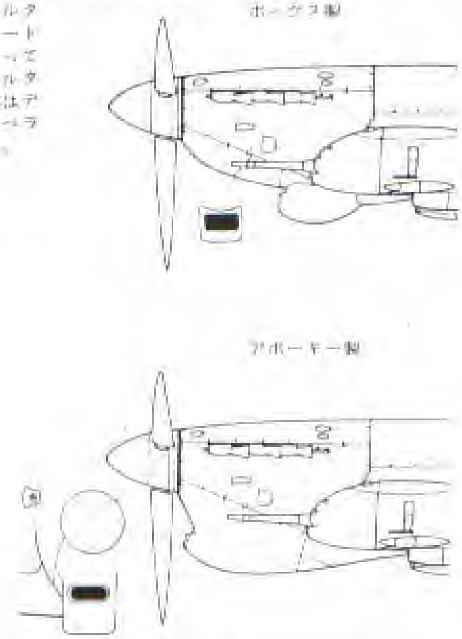
インテーク/降着装置

〈気化器空気取入口バリエーション〉

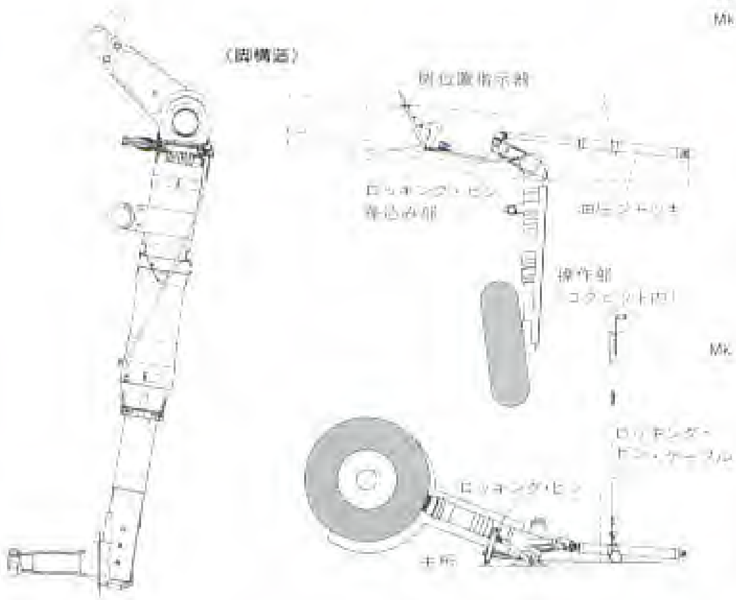


〈トロピカルフィルター・バリエーション〉

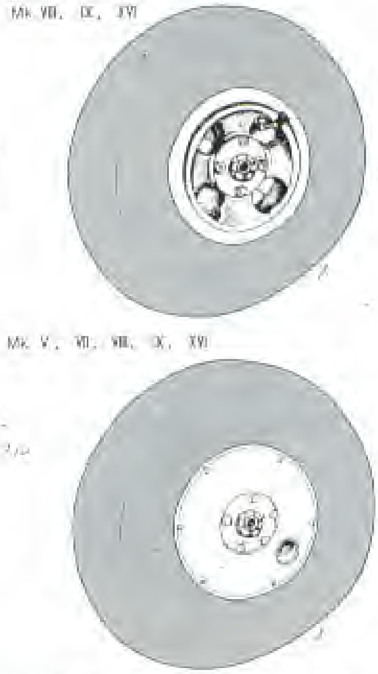
ボークス・フィルター機は、図ではロートル製プロペラとなっているが、このフィルターを装備した機体はデハビランド・プロペラを付ける例が多い。



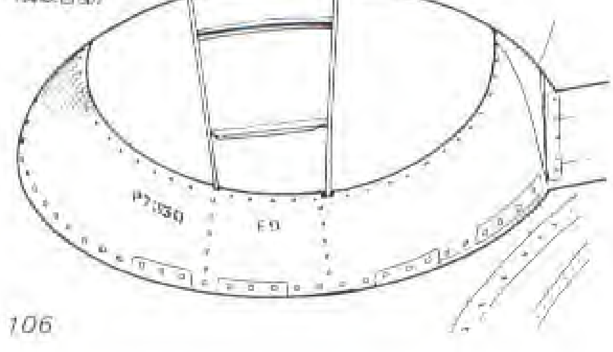
〈脚構造〉



〈ホイル・ハブ・バリエーション〉



〈脚収容部〉



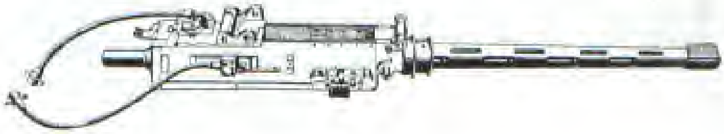
ホイル・ハブはMk. I では図に示したような5穴タイプが多かったが、Mk. V の頃から穴のないタイプが採用されるようになり、後期のMk. VIII / IX / XVI では図の4穴タイプのほかに3穴タイプも見られるようになった。

〈塗装メモ〉

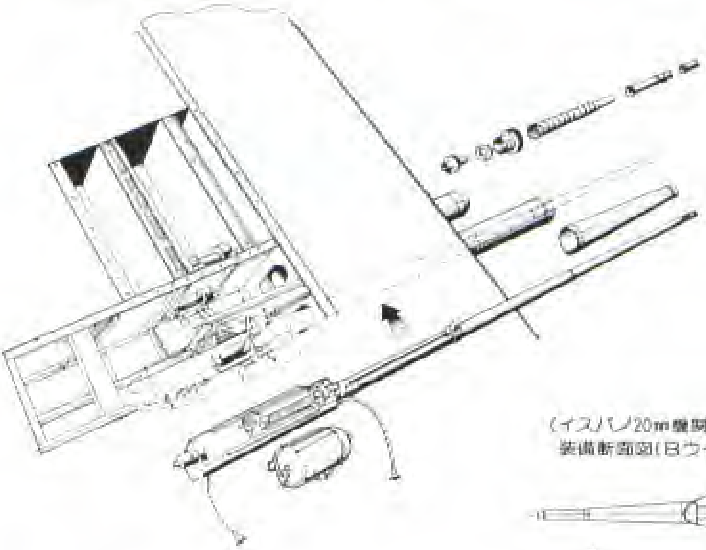
脚収容内部、脚カバー、脚柱、ホイル・ハブともに下面色が標準。

武装

（ブローニング7.7㎜機銃）

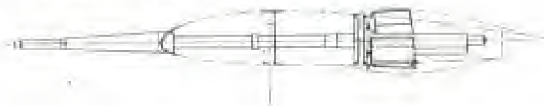


（イスパノ20㎜機関砲）

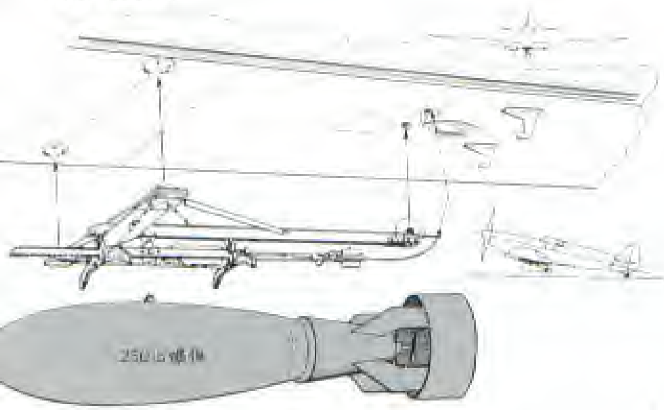


B，C，Eウイングのいずれも同じイスパノ20㎜砲を装備したが，砲身カバーはそれぞれが少しづつ異なっている。図はBウイングを示す

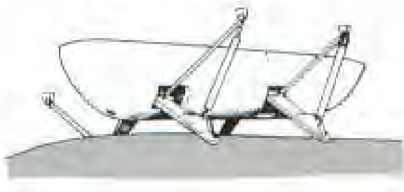
（イスパノ20㎜機関砲
装備断面図（Bウイング））

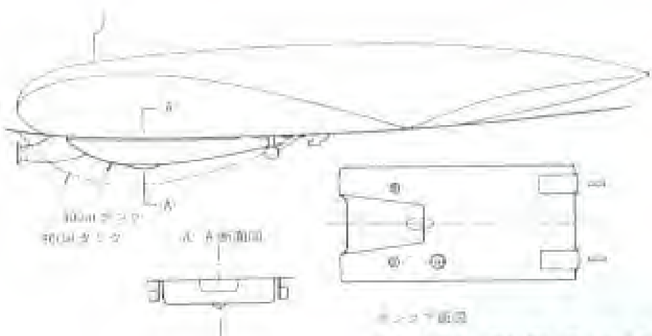


（胴体下爆弾架）



（主翼下爆弾架（250lb爆弾装備時））



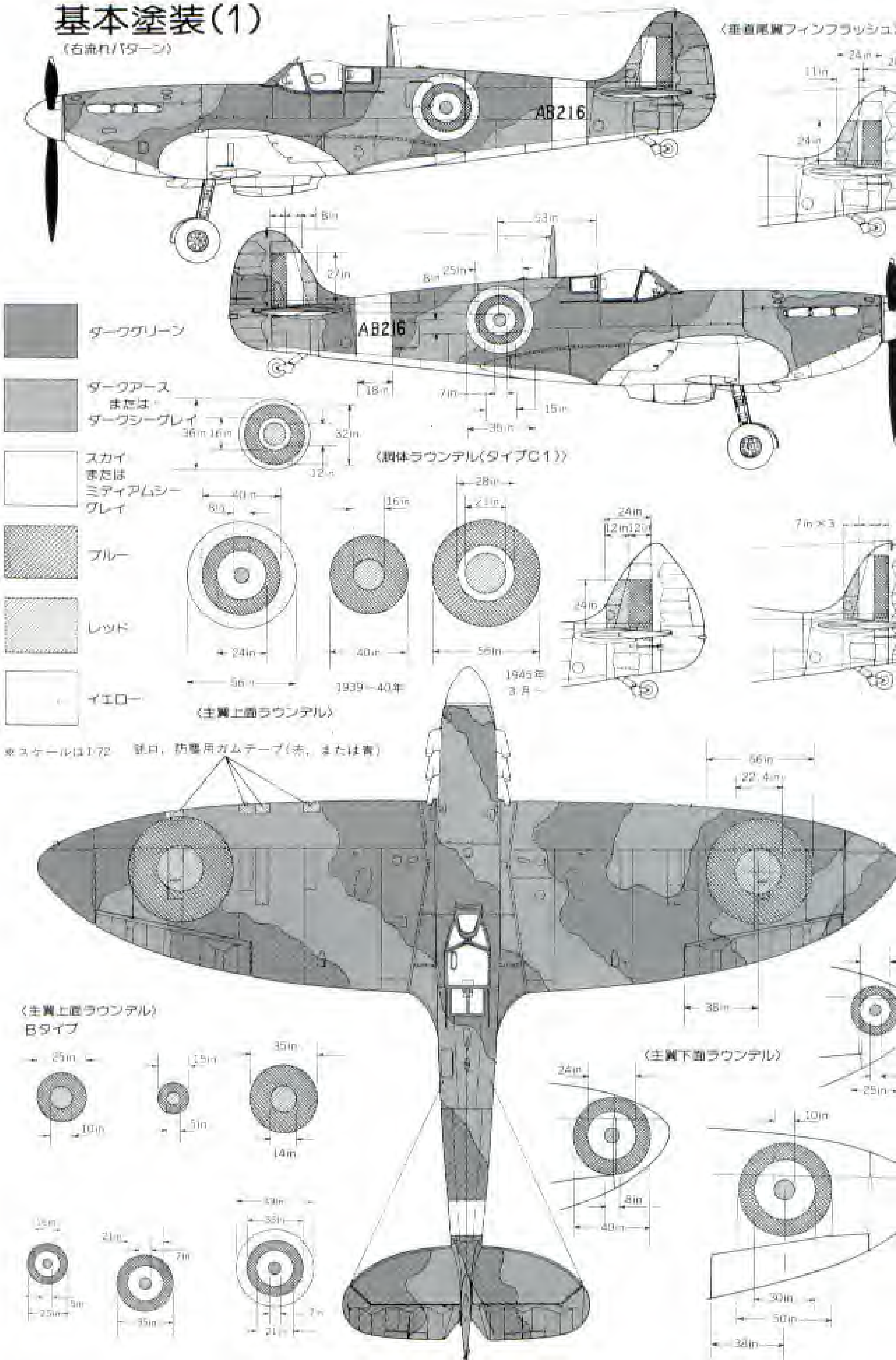


（“スリッパ・タンク” ディテール）

本機の増槽はいわゆる“スリッパ・タンク”と呼ばれるもので，Mk.Vから使用され，30，90，170Gal入りの3種があったが，主に使用されたのは30，90Galの2種。このほか1944年夏以降，Mk.IXの一部は弾丸型のものを使用した。

基本塗装(1)

〈右流れパターン〉



基本塗装(2)

スピットファイアのカムフラージュは大きく分けて3種ある。すなわち，①1938年～41年8月15日までが上側面ダークグリーンとダークアース，下面は時期により無塗装，白と黒，スカイのいずれか。②41年8月15日～終戦までが上側面ダークグリーンとダークシーグレイ(オーシャングレイ)，下面ミディアムシーグレイ。③地中海，北アフリカ方面に配属された機体は上側面ダークアースとミドルストーン，下面アズールブルーの組み合わせであった。

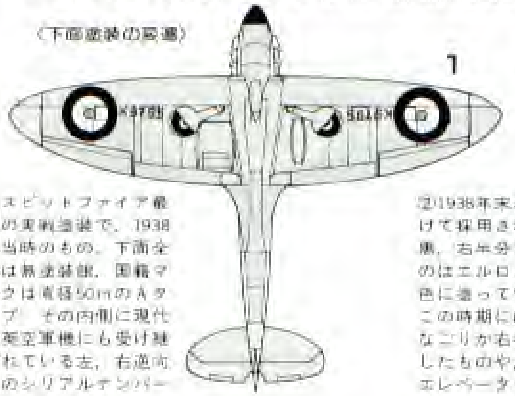
迷彩パターンはいわゆるAスキム，Bスキムの2種あり，前頁の図はAスキムを示す。Bスキムの場合はまったく逆(裏側からすかしてみた状態)となる。前述の②の場合は図のダークアースの部分がダークシーグレイに，③の場合はダークグリーンの部分がミドルストーンになるわけである。

特殊な例としてMk.Ⅶ，Mk.Ⅷ，H.F Mk.Ⅸにのみ採用された昼間高高度戦闘用迷彩がある。これは1943年6月7日から導入された。上側面がミディアムシーグレイ，下面がP.R.U.ブルーという塗装で，主翼上面，胴体国籍マークはいずれもBタイプ，下面はマークなしであった。

国籍マークは時期によって異なり，初期はA，A1，Bタイプを多用し，サイズもまちまちであったが，中期以降は比較的統一され，主翼上面がBタイプ，同下面がCタイプ，胴体がC1タイプの組み合わせで終戦まで続いた。

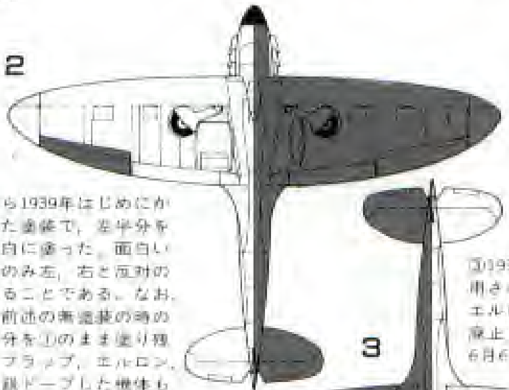
胴体側面に記入される英空軍独特のアルファベットの組み合わせによるコードレターは，サイズ，色ともに統一されておらず，部隊によりまちまちである。色はグレイ，黒，赤，白を使用した。

〈下面塗装の変遷〉



1

…スピットファイア最…の実戦塗装で，1938…当時のもの。下面全…は無塗装銀，国籍マ…ークは直径50inのAタ…イプ，その内側に現代…の英空軍機にも受け継…がれている左，右逆向…のシリアルナンバー…(高さ12in)が黒で記入…される。



2

②1938年末から1939年はじめにかけて採用された塗装で，左半分を黒，右半分を白に塗った。面白いのはエルロンのみ左，右と反対の色に塗っていることである。なお，この時期には前述の無塗装の時のなごりか右半分を①のまま塗り残したものや，フラップ，エルロン，エレベータを銀ドープした機体も見受けられた。



3

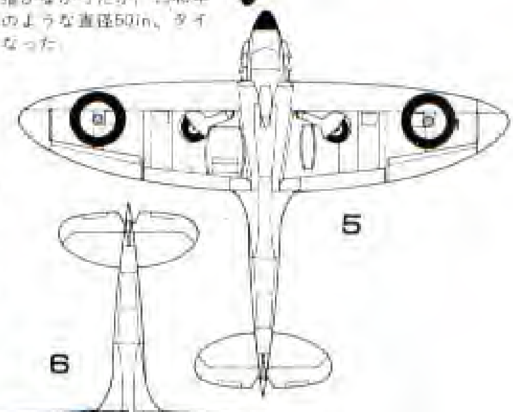
③1939年4月27日に採用された塗装で，②のエルロンのみ別塗装を廃止したもの。1940年6月6日まで使用された。



4

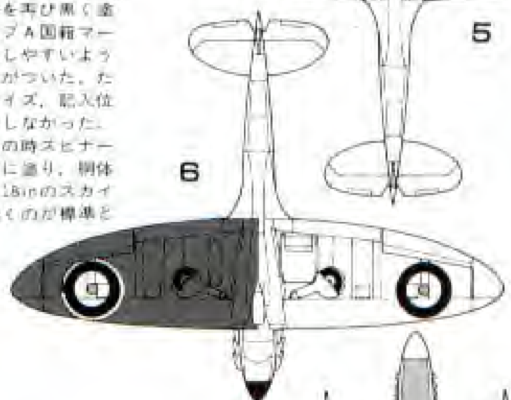
④1939年4月24日から1940年6月11日まで使用された製造工場での標準完成塗装。主翼のみ白と黒で，胴体，尾翼は無塗装銀。なお黒塗装部分の各ステンシルマークは白で記入される。

⑤白，黒塗装は1940年6月6日(工場では11日)に廃止され，代わって下面全体をスカイ1色とする塗装が採用された。しばらくは国籍マークを描かなかったが，1940年6月11日(工場では18日)から図のような直径50in，タイプAの国籍マークを描くようになった。

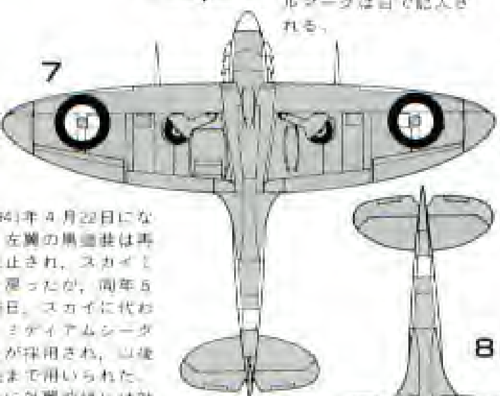


5

⑥バトル・オブ・ブリテンが峠を越し，防戦一方の英空軍が徐々にヨーロッパ大陸へ進出し始めた1940年11月27日に採用された塗装で，左翼半分を再び黒く塗り，タイプA国籍マークは識別しやすいように黄フチがついた。ただし，サイズ，記入位置は一定しなかった。なお，この時スピナーをスカイに塗り，胴体後部に幅18inのスカイの帯を巻くのが標準となった。

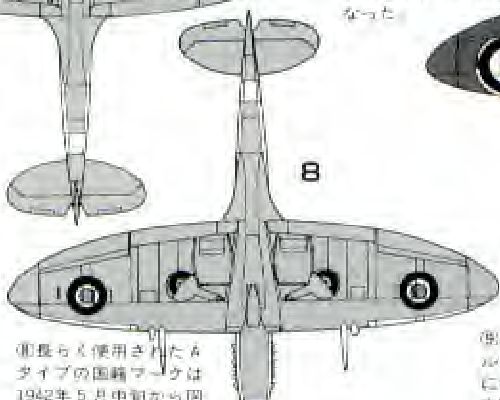


6



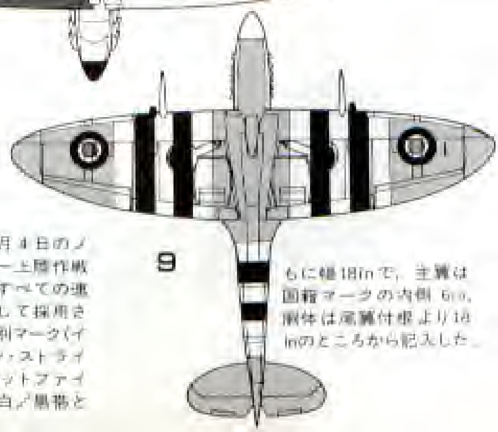
7

…41年4月22日にな…左翼の黒塗装は再…止され，スカイ1…戻ったが，同年5…日，スカイに代わ…ミディアムシーグ…が採用され，以後…まで用いられた。…に外翼前縁には敵…識別用の幅4inの…が塗られることに…た。この時，上面…もダークグリーン…ークアースの組み…せからダークグリ…ダークシーグレ…(オーシャングレイ)…更されている。…お，スピナー，胴…部のスカイ塗装は…まま継続した。



8

⑧長らく使用されたAタイプの国籍マークは1942年5月中旬から図のようなCタイプに変更された。ほかは変更なし。



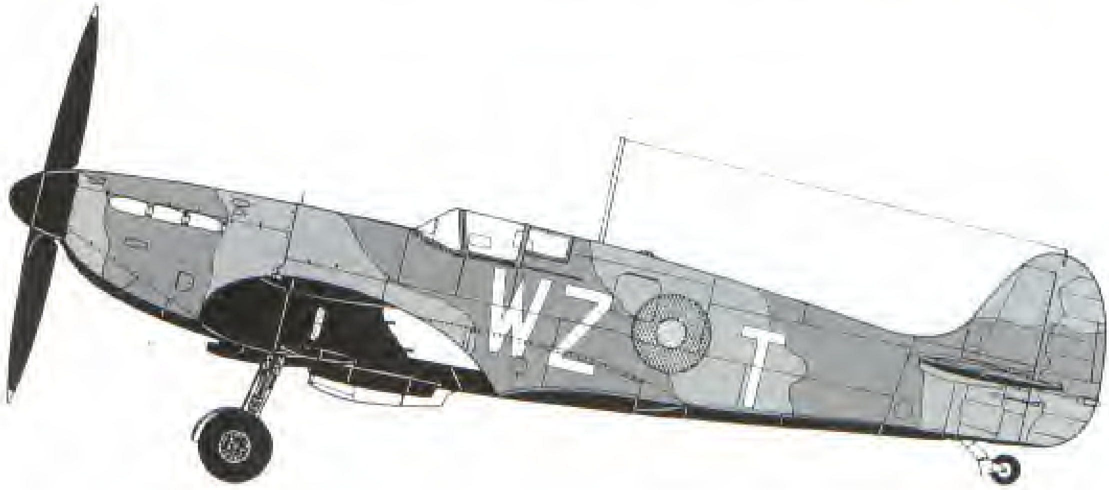
9

⑨1944年6月4日のノルマンディー上陸作戦に参加するすべての連合軍機に対して採用された特別識別マーク(インベイジョン・ストライプス)。スピットファイアの場合は白/黒帯ともに幅18inで，主翼は国籍マークの内側6in，胴体は尾翼付根より18inのところから記入した。

塗装例(1)

〈Spitfire Mk.IA No.19Sqn. May 1939. Duxford.〉

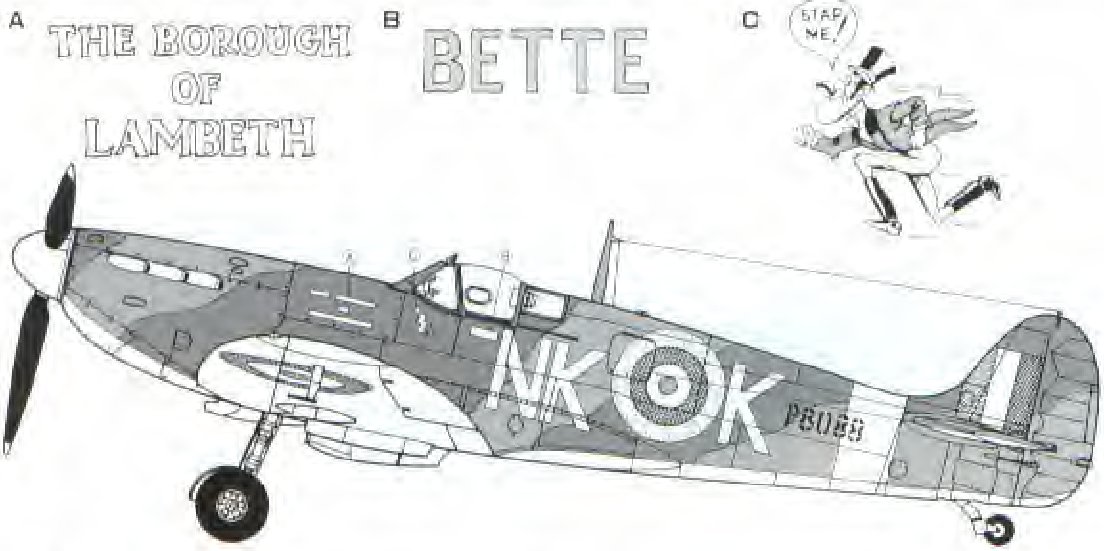
スピットファイアを最初に受領した第19飛行隊のMk.IA初期型。上側面ダークグリーン／ダークアースのBスキム。下面は下面塗装変遷図②。主脚柱，脚収容部，ホイルハブなどもすべて黒。コード「WZ-T」はグレイ。胴体後部のシリアルナンバーはダークグリーンをタッチアップしたため消えている。国籍マークは主翼上面が直径40in，胴体が直径25inでいずれもBタイプ。

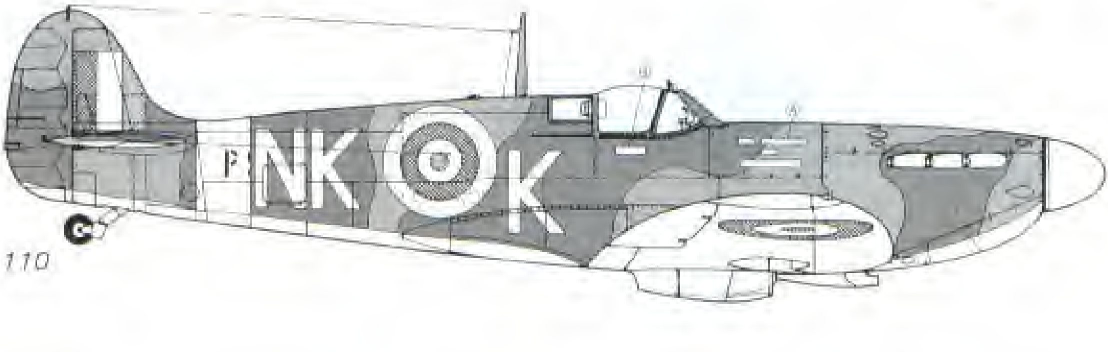


〈SpitfireMk.IIA P8088 No.118(F)Sqn.A Flight May1941. IbslayHants pilot : P.O.A.S.CLumsden〉

上側面ダークグリーン/ダークアースのAスキム，下面スカイ。スピナー，胴体後部帯もスカイで，コード「NK-K」はグレイ，機首下面にも黒で機体コード「K」が記入されている。シリアルナンバー「P8088」はステンシルタイプだが，右側はコードレターにかくれて「P」しかみえない。国籍マークは主翼上面が直径56inのBタイプ，下面が直径50inのAタイプ，胴体は直径35inのAタイプ。

コクピット両面に記入されたパーソナルマークは“THE BOROUGH OF LAMBETH”が白，疾駆する紳士は上着が赤でほかは白と黒，吹きだしの“STAP ME！”は白地に黒文字，“BETTE”はグレイ。



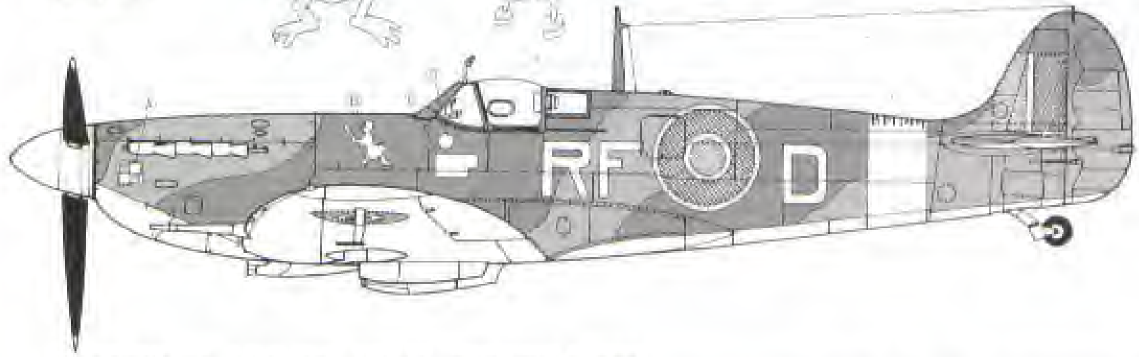


塗装例(2)

〈Spitfire Mk.ⅤB No.303(Warsaw Kosciuzko) Sqn. Ldr. Jean E.Zumbach May~June 1942.〉

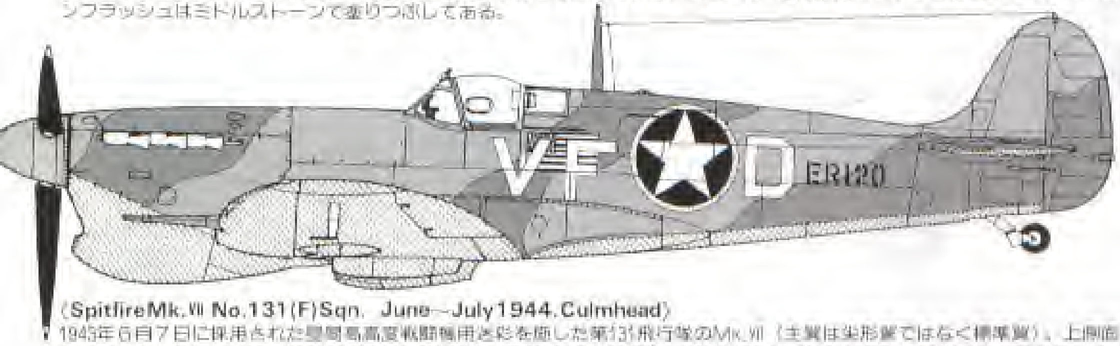
祖国解放のため英空軍に所属して戦った亡命ポーランド人パイロットで編成された第303中隊長，ジーン E.ツムバッハ少佐の乗機。機体はロートル・プロペラ装備でバックミラーは背の高い特殊タイプ。上側面ダークグリーン/ダークシーグレイのAスキム，下面ミディアムシーグレイ。スピナー，胴体帯はスカイ。外翼前縁には規定どおり黄の味方識別帯が塗られている。各国籍マークは主翼上面が直径56inのBタイプ，同下面が直径32inのCタイプ，胴体が直径36inのC1タイプ，フィンフラッシュは24in四方の後期標準タイプである。機首に描かれているのはポーランドの国籍マーク（両側にある）で，色は赤と白，コクピット前方のドナルドダックは帽子と服が青（ディテールは白），顔と体が白，くちばし，足が黄，コン棒，マフラーが黒である。なお，ツムバッハ少佐機の写真には別図のようなドナルドダックを描いた機体もあり，これが図のシリアル「BM-144」なのか，別の機体なのかは確認できない。第303飛行隊章は白円の中に13個の青星と７本の赤縦帯，中央に赤と黒のベレー帽，斧と銀の２本の大鎌をあしらってある。その下の18個のスコアマークはドイツ機を示す鉄十字で，色は白と黒だが，最下段のみ白フチがなくこれは撃破を示すものと思われる。ツムバッハ少佐の公認撃墜数は12.3機。





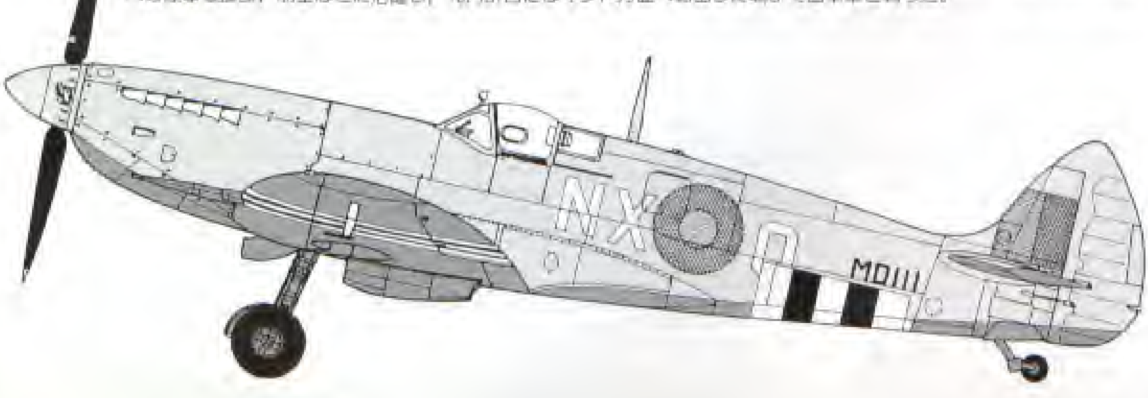
〈SpitfireMk.Ⅴc 52FG/5FS USAAF early1943.Tunisia〉

レンドリース（武器貸与法）の見返りとして約350機のスピットファイアを受領した米陸軍航空軍は，第４/31/52/350各戦闘航空群と第７/67写真偵察航空群に配備して制式機として用いたが，図は北アフリカ・チュニジア戦線で活躍した第52戦闘航空群第５戦闘飛行隊所属のMk.Ⅴcでボークス・フィルター装備機。上側面ダークアース/ミドルストーンのＡスキム，下面アズールブルー，スピナーは他の機体と同様識別のため赤く塗られている。コードレター「VF-D」は白で，「VF」の下にはこの当時北アフリカで作戦した米軍機によくみられた星条旗が描かれている。国籍マークは記入位置，サイズともに英空軍に準じているが，主翼は左翼上面，右翼下面のみ，そして周囲には識別のため黄フチがつけられている。シリアル「ER120」はステンシルタイプで，尾翼のフィンフラッシュはミドルストーンで塗りつぶしてある。



〈SpitfireMk.Ⅶ No.131(F)Sqn. June~July1944.Culmhead〉

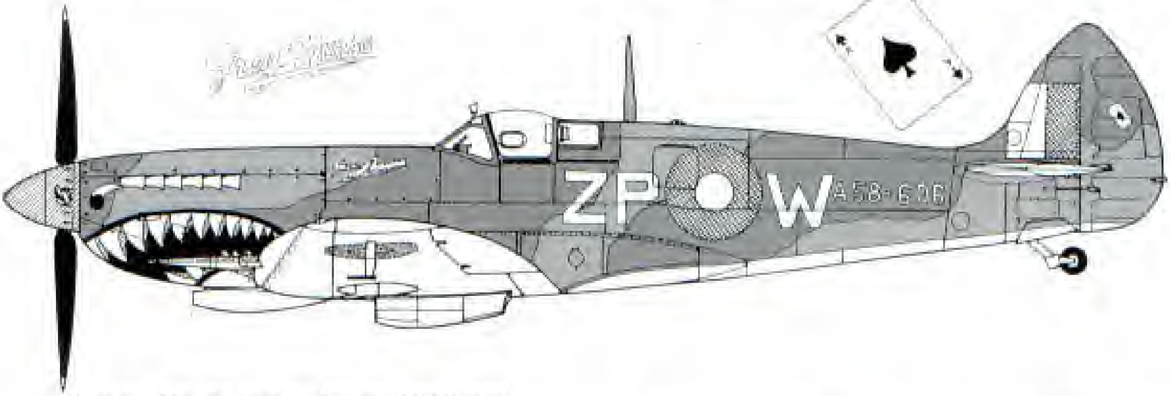
1943年６月７日に採用された昼間高高度戦闘機用迷彩を施した第131飛行隊のMk.Ⅶ（主翼は尖形翼ではなく標準翼），上側面はミディアムシーグレイ，下面P.R.U.(偵察機色)ブルーの塗り分け，国籍マークはいずれもＢタイプで，主翼上面は直径56in，胴体は直径30in，フィンフラッシュは24in四方。コードレター「NX-Q」はスカイグレイ。変わっているのは胴体，主翼下面に記入されたインベイジョンストライプで，規定の18in幅ではなく10in幅の細いものである。なお，右側面は「NX」のコードがインベイジョンストライプにかかるので下側が隠れ，同様にシリアル「MD111」も３桁目の「1」が「NX」に隠れてみえなくなっている。第131飛行隊は1944年３月～10月の間Mk.Ⅶを使用し，高高度哨戒飛行，ヨーロッパ大陸への爆撃機援護，制空などに活躍し，10月31日にはインド方面へ転出し終戦まで日本軍と戦った。



塗装例(3)

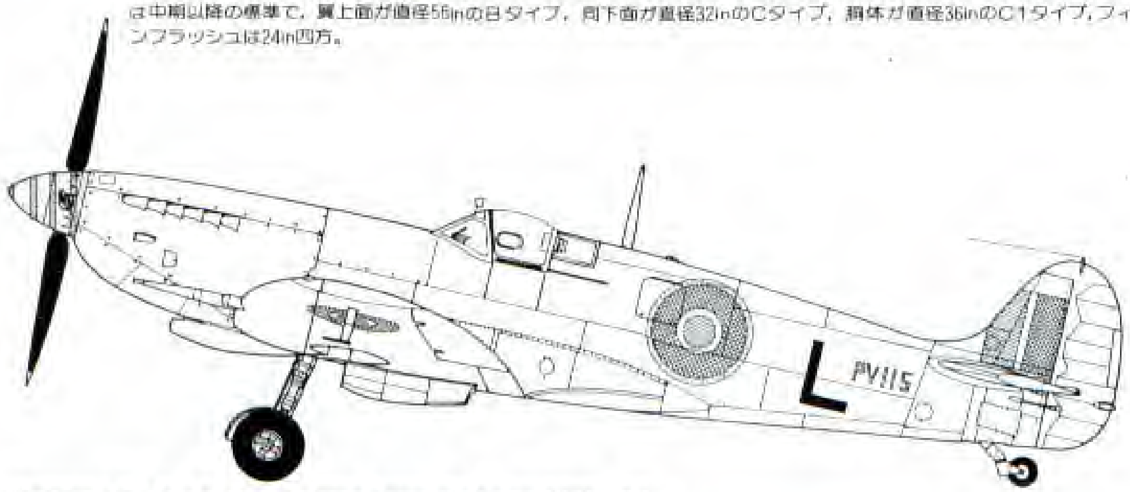
〈Spitfire L.F Mk.Ⅷ No.457Sqn. (RAAF) early 1945 Morotai pilot:Sqn.Ldr Bruce Watson〉

英連邦オーストラリア空軍（1944年12月に英空軍から独立）は1944年から多数のMk.Ⅷを受領して日本軍と戦ったが，図は第457飛行隊長のブルース・ワトソンの乗機。上側面ダークグリーン/ダークシーグレイのAスキム，下面ミディアムシーグレイ，コードレター「ZP-W」は白，シリアル「A58-606」（RAAFのもの）はグレイ。機首のシャークティースはNo.457Sqn.の制式マークで，1944年当時は小さかったが45年に入って図のように大きく改められた。色はフチと口が黒で歯は白に赤のシャドー。スピナーは赤。各国籍マークのサイズ，記入位置は英空軍に準じ主翼上面が直径56in，同下面が直径32in，胴体が30in，フィンフラッシュは24in四方。色は青と白だが，Mk.Ⅴ使用時と異なり白円が小さくなっている。主翼前縁に味方識別のため白帯が記入されている。コクピット前方の"Grey Nurse（灰色の看護婦）"はNo.457Sqn.のニックネームで色はグレイ，両側に記入されている。方向舵のスペードのエースはNo.457Sqn.の所属する第1戦術空軍のマークで色は白と黒。両側に記入されるが，向き，位置は機体によって若干異なる。



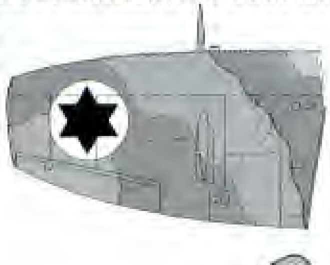
〈Spitfire Mk.Ⅸc Unit Unknown 1943 Italy〉

総数20,000機以上におよぶスピットファイアの中で，他に例を見ない特殊な塗装を施したMk.Ⅸc。所属部隊は不明だが，1943年イタリアのウディムに駐留していた機体で，写真偵察任務に使用されていたといわれる。全面白塗装で，スピナーはドイツ機ばりの黄に赤のうず巻，機体コード「L」，シリアル「PV115」はライトスレートグレイ。各国籍マークは中期以降の標準で，翼上面が直径56inのBタイプ，同下面が直径32inのCタイプ，胴体が直径36inのC1タイプ，フィンフラッシュは24in四方。



〈Spitfire L.F Mk.Ⅸe Israel Defence Force/Air Force 1946～53〉

中東の軍事大国イスラエルは1947～48年の独立戦争時にチェコスロバキアおよびユーゴスラビアからMk.Ⅸe，ⅩⅥ 約30機を買取って戦闘に投入したが，そのほとんどが切断翼，大型垂直尾翼つきのL.F Mk.Ⅸeであった。図はそのうちの1機で18号機を示す。上側面ダークアース/ダークシーグレイの独自の砂漠塗装で，パターンは英空軍Aスキムに準じているが細部は若干異なっている。下面はミディアムシーグレイと思われる。スピナーは赤だが，白に塗った機体も多い。方向舵は敵味方識別のために白と赤のストライプに塗られている。国籍マークは現在のものと同じデザインで白円に青の「ダビデの星」をあしらったもの。サイズは胴体が36in，主翼上面が40in，同下面が32in（推定）程度。イスラエル空軍のMk.Ⅸeは任務上ほとんどの機体が主翼下面に爆弾架を装着している。これらはエジプト空軍の保有したMk.Ⅸcとスピットファイア同士による空中戦を展開し，練度に勝るイスラエル・スピットは多数のエジプト・スピットを撃墜した。





S・P・I・T・F・I・R・E



in BATTLE

第二次大戦で活躍した戦闘機はあまたあるが、その中でもイギリスの生んだスピットファイアが傑作戦闘機の十指のひとつに挙げられても異論はあるまい。設計者ミッチェル技師はついにスピットファイアの姿と活躍を眼にすることなく世を去ったが、"遺子"スピットファイアは孤立奮戦する英国民の先頭に立って、ヒットラーの魔手からイギリス本土を守りぬいた。総計20,000機以上も生産されたスピットファイアは、ヨーロッパの戦場だけにとどまらず、北はロシア、南は地中海、北アフリカ、そしてインド、ビルマ、オーストラリアにまでその姿を現わし、日本軍とも死闘を演じた。そしてスピットファイアに心ひかれるもうひとつの理由は、そのエレガントなスタイルであろう。本機の美しい放物線を描く主翼は今なお多くの人々を魅了してやまない。かつて小さな機体を大空に浮かべ、あるひとびとには限りない信頼を、そしてあるひとびとには恐怖をも湧かせたスピットファイア。これは彼らの活躍をたどる追憶の一章である……

▲ 密雲をバックに飛行するスピットファイアMk.Vb(SN-M・EN821)。243Sqn所属機で、英本土上空をパトロール中の撮影。優雅なスピットファイアの姿態を見事に捉えており、主翼には2門の20mm機関砲が突き出している

ヨーロッパ戦線

▼ バトル・オブ・ブリテンの覇者、スピットファイアMk.Ia(EB-K・X4178)。1940年8月に配属された41Sqn所属である。同隊の第二次大戦最初の撃墜機はHe111で、1940年4月3日、ライダー大尉の戦果によるものであった





▲　65Sqnのスピットファイア Mk.IIa(LZ-C?:P7490)。IIa型はI型のエンジン、マーリンIII(1,030hp)からマーリンXII(1,150hp)に換装した機体で、写真でも分かるように機首先端右側にコフマン製カートリッジ・スターター用の小さな張出しがあることで識別できる。英本土防空戦も一段落した1940年11月27日から運用された。スピンナーと胴体後部の帯はスカイに塗られている。この機体はコベントリー市民からの献納機である。



▲　ドーバー海峡上空をパトロール中のスピットファイア Mk.IIa(RN-N:P7895)。72Sqnの所属機。同隊は1939年4月、スピットファイアに改編された部隊だが、第二次大戦開戦直後の1939年10月21日、北海上空で15機のHe115と2機でわたりあい、うち2機を撃墜して初の戦果を挙げている。以後、ダンケルク撤退作戦を経て、バトル・オブ・ブリテンでは撃墜53.5機、不確実撃墜14機、撃破26機のスコアを挙げた。

▼　1941年2月から実戦配備されたスピットファイア Mk.Vb(AH-N?)。エンジンをマーリン45(1,470hp)に換装した機体である。写真は332Sqn所属機で、亡命ノルウェー人によって編成された部隊である。



▼　主翼端を切断した低空戦闘機型のスピットファイア Mk.Vb(SZ-X: BL479)。エンジンはマーリン45M(1,585hp)。316Sqnの機体で、この部隊も亡命ポーランド軍パイロットで編成された「外人部隊」である。





▲ エシュロン編隊で飛行中のスピットファイアMk.Vb。トビラ写真と同じ243Sqn所属機で奥方はSN-V?，SN-P:BL328である。胴体国籍マーク中央から水平尾翼前縁に張られているのはIFF(敵味方識別)アンテナ。1941年夏頃のシーンで，すでにヨーロッパの主戦場はロシア戦線に移り，英本土へのドイツ機の空襲も散発的なものに終始していた。



▶ 高高度戦闘用に開発されたのがMk.VI型で，コクピット内部は与圧されており，キャノピーも着脱式に改められ，4本のボルトで機体に固着されている。排気管直下にあるインテークはコクピット与圧用の空気取入口で，VI型の特徴のひとつだ。写真の機体は124Sqn所属機(ON-H:BR579)で，VI型の初戦果は1942年12月12日，B-17を護衛中にFw190を4機撃墜，1機撃破により記録した。



▶ VI型に次ぐ本格的な高高度戦闘機として開発されたのがスピットファイアMk.VIIで，エンジンは高高度用2段2速式のマーリン61(1,370hp)を装備していた。キャノピーは2重ガラスのスライド式与圧風防を備え，尾輪も引込み式に改められている。主翼は伸長され，翼端も尖った形に整形されており，垂直尾翼も初期には通常の形であったが，同じく尖った形状に改められている。写真の機体は機体上面シーグレイミディアム，下面PRブルーの高高度戦闘機用塗装を施し，国籍マークもタイプBに改められている。



▶ 飛行中のスピットファイアMk.VIII(JF294)。VIII型はVII型から与圧装備を除いた型で，マーリン60系装備のスピットファイアの決定版となるはずであったが，実際には次のIX型より1年ほど遅くデビューした。VIII型は主に地中海と極東方面の戦場で使用され，機首下のキャブレター空気取入口にはビッカース製アエロ・ヴィー・エアフィルターを標準装備している。写真の機体では胴体下にスリッパ型燃料タンクを装着しているのが分かる。







▲　猛烈な土煙を上げてフランスの前線基地に帰投したスピットファイアMk.IX。IX型は旧式化したV型の後継機として、開発の遅れたVIII型のピンチヒッターとして登場したタイプだが総合性能に優れ、5,665機もの大量生産が行なわれた。この機体の登場により、Fw190に苦しめられていた態勢を立て直すことができたのである。Dデイ以降は主にヤーボとして多用され、ロンメル将軍搭乗の車を襲って重傷を負わせたのも、このスピットファイアMk.IXといわれている。

◀　翼を休めるスピットファイアMk.IXc(MT-/BS545)。IX型は各種の武装があったが、20mm4門を装備できるC翼とE翼では、各2門に改めた場合、C翼は外側、E翼では内側の砲が外される規定になっており、武装の違いによって装備翼のタイプを判断することができる。写真の機体は20mm機関砲2門と、7.7mm機銃を4挺装備している。

◀　基地の片隅に放置されたPR.XIと思われる機体。PR.XIはエンジンが異なり、コクピットが非与圧なことを除いてPR.X型とほとんど違いはない。写真偵察型であるこのPR.XIは機体表面を特に平滑に仕上げ、最大速度675km/hの快速を誇った。

▼　機体に白と黒のインベージョン・ストライプを巻いて飛行中のPR.XI。機首下面が大きくふくらみ、この部分に燃料タンクが増設されている。胴体下面のストライプの位置にカメラ窓が見えることに注意。塗装はPRブルー1色で、機体表面は高速性能を十分に発揮させるため、ピカピカに磨かれるのが常であったという。



▶ バンクする41Sqn.所属のスピットファイアMk.XII(EB-B:MB858)。女性的とも思えるスピットファイアだが，意外とダイナミックな一面も発見できるようだ。XII型はスピットファイア・シリーズで最初にグリフォン・エンジンを装備した機体で，XII型ではグリフォン3(1,735hp)を装備していた。このため，当初は従来のスピットファイアと区別する目的で非公式ながら「ビクター」という呼称が使われた時期もあった。XII型は低空性能に優れ，当時英国南部で活発なヒットエンドラン戦法を行なっていたFw190の撃退に大きな成果を収めている。



▼ 上の写真と同じく41Sqn.のスピットファイアMk.XII。ひとロに XII型といっても厳密には2種類あり，手前の機体のように VIII型の胴体にグリフォンを搭載した型では尾輪を引込み可能，VないしはIX型の胴体をベースとした機体では固定式の尾輪を有している。手前から3番目(EB-H:MB794)が，その機体である。XII型は低空戦闘が本来の任務であるため，主翼端を縮めた，いわゆるクリップド・ウィングを装備していた。



▼ 同じくグリフォン装備型のスピットファイアMk.XIV。Mk.XIVは1944年1月から実戦に登場した機体で，VIII型の胴体にグリフォン65(1,540hp)を装備したものである。機体が軽量なこともあって最大速度709km/hと快速を発揮し，おりからのV-1無人飛行爆弾の撃墜などにも大活躍を収めた。プロペラは5翅のものを装備し，胴体も延長されて垂直尾翼も大型化しているのが大きな特徴である。写真のDW-D:RB159は610Sqn.飛行隊長，R.A.ニューバリー少佐の機体である。









▲　スピットファイアは多くの国で使われたが，アメリカ陸軍もそのひとつ。写真は31FG/307FS所属のスピットファイアMk.Vb(MX-R?)。1942年8月頃，英本土における撮影でフランス，ディエップ周辺の地上掃射に出撃するシーンである。塗装は英空軍と同一のオーシャングレイとダークグリーンの迷彩で，ラウンデルを塗りつぶした上に米陸軍の国籍マークを描いている。

◀　同じく31FG/307FS所属のスピットファイアMk.Vb。スピンナーの長さが短いことからも分かるように，V型でも初期に生産された機体である。米陸軍がスピットファイアを使用したのはかなり古く，アメリカが参戦する以前，すなわち1941年に米義勇軍パイロットで編成された英空軍71，121，133Sqn，いわゆる「イーグル・スコードロン」は，1941年夏からV型によって編成されていた。

◀　E.P. アレン米陸軍中佐の個人機として使われたスピットファイアMk.IX。前線視察や巡回に使われた機体で，無塗装である。胴体に描かれたアルファベットは同中佐のイニシャルで，英空軍でも中佐以上のパイロットはスコードロン・コードに代わりイニシャルを描くことが特別に許されており，それにならったものであろう。

▼　戦闘中に何機かのスピットファイアがドイツ軍の手に落ちたが，写真は131Sqn.所属のMk.Vb(EN830)である。この機体は試験的にダイムラーベンツDB601エンジンを搭載したもので，塗装もドイツ機に準じている。





地中海戦線

▲　1944年2月，イタリアのマルシアニーゼ基地で整備中のスピットファイアMk.VIII。145Sqn.の所属機(ZX-W:JF503)で，垂直尾翼のマークはスコードロン・バッジである。応急のスチールマットが敷かれ，周囲の状況もあわただしく，前進直後の撮影であろう。機体はミッドストーンとダークアースの砂漠塗装である。



▶　主翼下面に250lb爆弾2発を吊下して出撃するスピットファイアMk.Vb。イタリアでの撮影で，この当時スピットファイアは戦闘機としてよりも，このように戦術支援任務に多用される傾向があったが，米陸軍のP-47サンダーボルトに比べパンチ力の点では劣った。しかし，軽量な機体が幸いして近接支援や小さな目標の攻撃には功を奏したといわれる。

▼　シシリー島に着陸する601Sqn.のスピットファイアMk.Vb(UF-?)。巨大なボークス・エアフィルターに代わり，抵抗の少ないアヴォーキ・フィルターを装着している。手前の兵士は，基地設営のため先に前進してきた工兵であろう。





このページの写真は1942年5月上旬、孤立無援のマルタ島に向けてスピットファイアMk.Vcを輸送する"バウアリー"作戦での撮影である。この作戦には米空母ワスプと英空母イーグルが参加、合計64機のスピットファイアが発進し、そのうち60機がマルタ島に到着している。上は発艦直前のシーンで、後方のF4F-4ワイルドキャットはVF-71所属機である。この作戦に使われたスピットファイアは、北アフリカで作戦に従事していた601、603Sqn.の機体であったが、周囲を海に囲まれたマルタ島の作戦では砂漠迷彩は不適当なため、ダークグリーンとオーシャングレイに塗り変え、コードレターも応急の文字で書き変えられている。右の写真は格納庫内のスピットで、塗り変えられた様子がよく分かる。下は地中海を航行する空母ワスプ艦上で、後方には英空母イーグルが見える。このような輸送作戦によりマルタ島には367機ものスピットファイアが到着したのである。







▲ ユーゴスラビアのプルコス飛行場に着陸する352Sqn.のスピットファイアMk.Vb。352Sqnは1944年4月22日、英空軍に編成された亡命ユーゴ・パイロットの部隊で、英空軍とともにバルカン方面の作戦に従事、約1年を経て4年ぶりに祖国の土を踏んだのであった。同じく351Sqn.が1944年7月開隊され、こちらはハリケーンを装備、地上攻撃を任務とした。戦後はこれらのパイロットがユーゴ空軍再建に大きな働きを示した。

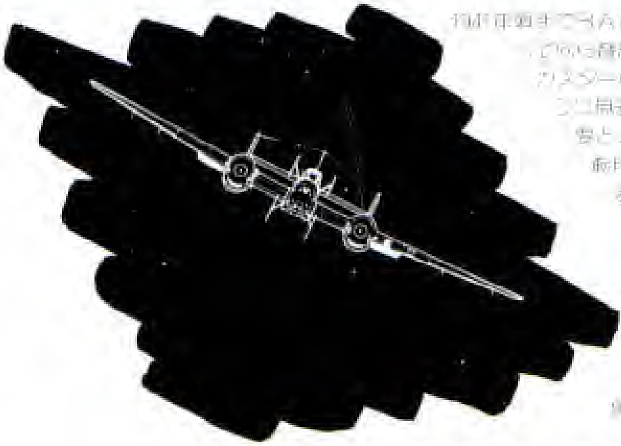
インド・ビルマ戦線



◀ インドの基地に駐機するスピットファイアMk.Ⅷ(JG670)。塗装はヨーロッパ方面で使われた機体と同じで、国籍マークの部分だけを塗りつぶし、その上からSEAC ラウンデルが描かれている。この方面では合計9個飛行隊がスピットファイアで編成され、すべて熱帯での戦闘に適したⅧ型を使用していた。

▼ トローリー式バッテリーのプラグを装着、発進準備も万端のスピットファイアMk.Ⅷ。地上員はすべてインド人であることが写真でも分かる。SEAC(南東アジア航空軍団)に所属するスピットファイアは主として地上攻撃に使われ、特にビルマ方面で日本軍を相手に活発な戦闘をくり広げた。なお国籍マークは日本機の「日の丸」との誤認を防ぐため赤丸を省いた、ブルー二重のSEAC ラウンデルが用いられた。





1940年頃までRAFの夜間爆撃は夏季ドイツの散発的なもので、ルフトヴァッフェにとってさほど脅威を与えるものではなかったが、41年に入るとアヴロ・ランカスターに代表される四発重爆機が強化され、ドイツ本土は連夜のように英空軍の爆撃を受けるようになった。開戦当初は夜間戦闘機を必要としなかったドイツ軍も、メッサーシュミットBf110を夜戦に転用し、40年7月20日にははじめての夜戦部隊NJG.1が誕生した。また機上向けレーダーの開発も急ピッチで進められ、のちにはリヒテンシュタイン・レーダーを装備した本格的夜間戦闘機が実用化されて大きな成果を挙げるようになり、夜戦からはこれらの中からもシュナウファー少佐(121機撃墜)とレント(110機撃墜)などのエースを生み出した。

今回はドイツ夜戦部隊の主力であったBf110を中心に、Do17、Do217、Ju88、He219といった夜の戦士たちの塗装を紹介しよう。

Bf110C Ⅰ/NJG.1 Oberst Werner Streib　1941年6月

1940年10月から43年7月までⅠ NJG.1の司令を勤めたヴァーナー・シュトライブ大佐の乗機。シュトライブの最終スコアは66機で夜戦部隊では第5位のエースである。機体は全面RLM22シュバルツで、国籍マークはすべて白フチのみのタイプ。コードレターはRLM23ロット。機首にはイングランド・ブリッツのエンブレムを描いている。垂直尾翼には白でキル・マークが記入されているが、数は不明。




Bf110C Ⅱ/NJG.1 Oberleutrant Uellenbeck　1941年5月

機体は全面RLM22シュバルツ、国籍マークは白フチのみで、コードレターと飛行隊副司令を示すシェブロンはRLM76ヘルグラウ、シェブロンは白フチ付き。機首にはイングランド・ブリッツのエンブレムを描いている。1941年5月9日、この機体で出撃したウエレンベック中尉はシュレスヴィヒ上空で味方の対空砲火を受け墜落した。



Bf110C 5/NJG.1 Maj Heinz-Wolfgang Schnaufer　1942年2月

ドイツ夜戦部隊のトップ・エース、シュナウファー少佐が「ドンネルカイル」作戦で出撃するプリンツ・オイゲンの護衛のため、NJG.1がノルウェーに展開していたときに使用した機体。塗装は全面RLM22シュバルツ、コードレターはRLM77ヘルグラウ。機首にはイングランド・ブリッツのエンブレム付き。尾部の帯はRLMゲルプで、この作戦に参加した機体の識別用である。



Bf110D-1/U1 Ⅰ/NJG.3

ＮＪＧ.３は1940年10月，13/（Ｚ）LG.1を母体として編成され，40年末から41年にかけて北アフリカ戦線に送られた。この図は北アフリカに駐留していた当時のもので，塗装は全面ＲＬＭ22シュバルツの標準タイプ。コードレターはＲＬＭ77ヘルグラウで，機体コードは白フチ付き。部隊コードはまだＬＧ.１のものをそのまま使用している。機首にはイングランド・ブリッツのエンブレムを描いているが，初期の機体ではＬＧ.１のエンブレムを付けたものもあった。



Bf110D Ⅰ/NJG.102 Uffz.Emil Weinmann 1944年３月

ＮＪＧ.102は夜戦パイロットの訓練部隊で43年末に編成された。塗装は上面ＲＬＭ71ドゥンケルグリュンにＲＬＭ70シュバルツグリュンのスポット，下面および機体側面はＲＬＭ65ヘルブラウ。国籍マークは胴体と主翼上面は白フチのみ，主翼下面は白と黒のフチ付きのバルカンクロイツである。「ＳＢ＋ＧＱ」はラジオ・コールサインでＲＬＭ22シュバルツ，機体ナンバー「70」はＲＬＭ23ロット。訓練部隊は，所属機の数が多いためアルファベットでは足りず，ナンバーを使用することが多かった。



Bf110C Ⅱ/NJG.4

シャークマウスを描いたＢf110C。全面ＲＬＭ22シュバルツの標準塗装でコードレターはＲＬＭ76ヘルグラウ，機体コードは白フチ付きのＲＬＭ23ロット。シャークマウスは歯が白，口とフチ取りは赤である。キャノピーの下にはベルギー，フランス，イギリス，オランダ，ギリシャ，イラク，オーストリア，フィンランドの国旗を描いている。



Bf110G-4 11/NJG.6 Fw.Emil Weinmann 1945年２月

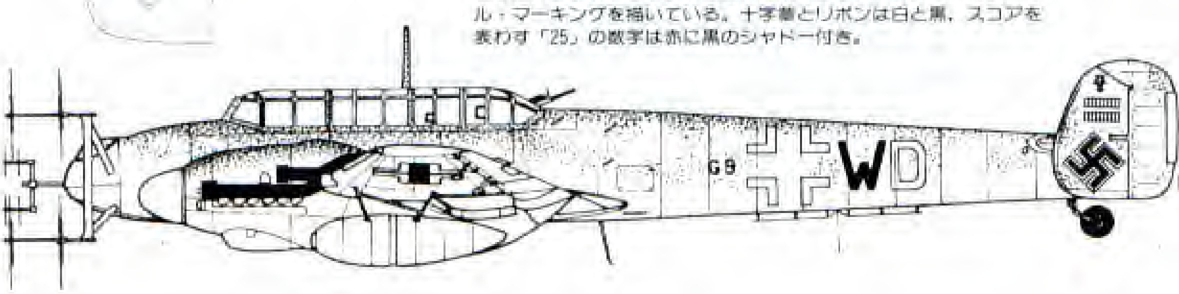
大戦末期になると連合軍地上部隊に対し，夜間戦闘機による夜間攻撃が開始された。この機体もこうした作戦に従事したもので，機首とエンジン・カウリング，主翼前縁を白く塗っている。パイロットは塗装例⑤の機体と同じヴァインマン曹長で，最終スコアは７機。不確実３機である。塗装は上面ＲＬＭ76ヘルグラウにＲＬＭ75ミッテルグラウ，下面はＲＬＭ65ヘルブラウ。胴体と主翼上面の国籍マークは白フチのみ，ハーケンクロイツは黒のみ。主翼下面は白と黒フチ付き。機首とカウリング前部，スピナ，主翼前縁は白でオーバースプレーされている。コードレターはすべて黒，プロペラ・ブレードはＲＬＭ70シュバルツグリュンである。





Bf110G-4 III/NJG.1 Hptm.Martin Drewes 1944年3月

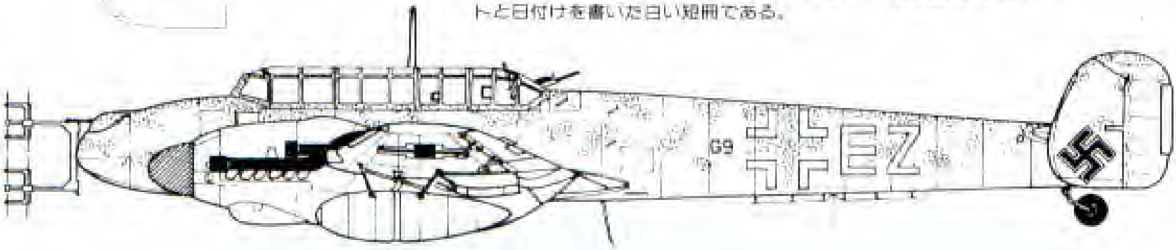
スコア52機のエース，ドレヴェス大佐の大尉時代の乗機で，FuG220リヒテンシュタインSN-2bとFuG212リヒテンシュタインC-1レーダを装備している。塗装は上面がRLM75ミッテルグラウにRLM74ドゥンケルグラウのスポット，下面とスピナはRLM76ヘルグラウ，プロペラ・ブレードはRLM70シュバルツグリュン。胴体と主翼上面の国籍マークは白フチのみ，主翼下面とスワスチカは白と黒フチ付きのスタンダードタイプ。コードレターはRLM77ヘルグラウで，機体コードの「W」は黒。垂直尾翼には25機撃墜の功により騎士十字章を受けたことを記念するマーキングと，20個のキル・マーキングを描いている。十字章とリボンは白と黒，スコアを表わす「25」の数字は赤に黒のシャドー付き。

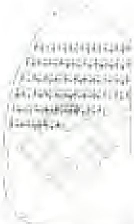




Bf110G-4 6/NJG.1 Maj W.Shnaufer 1944年2月

夜戦部隊のトップエース，シュナウファー少佐の44年1月から3月までの乗機。シュナウファーはこの機体で43機目から51機目までの撃墜を記録している。機体はFuG212リヒテンシュタインC-1レーダを備え，胴体下面のガンパックにMG151/20 2門を装備していた。塗装は上面RLM76ヘルグラウにRLM71ドゥンケルグリュンのスポット，下面はRLM76ヘルグラウ，スピナとプロペラ・ブレードはRLM70シュバルツグリュン，コード・レターはすべてRLM66シュバルツグラウ。機首にはイングランド・ブリッツのエンブレム付き。胴体と主翼上面のマークは白フチのみ，ハーケンクロイツと主翼下面のマークは白と黒フチ付きのスタンダード・タイプ。撃墜マークは47個で，RAFのラウンデルの下に撃墜機のシルエットと日付けを書いた白い短冊である。





Bf110G-4 6/NJG.1 Maj.W.Shnaufer 1944年12月

同じくシュナウファー少佐の乗機で，44年7月から12月まで使用された。塗装は全面RLM76ヘルグラウで，胴体上面のみRLM71ドゥンケルグリュンに塗られている。コードレターはRLM77ヘルグラウ。胴体と主翼上面の国籍マークは白フチのみ。ハーケンクロイツと主翼下面のマークは白と黒フチ付きのスタンダード・タイプ。機首にはイングランド・ブリッツのエンブレムが付き，垂直尾翼には105個のキルマークが記入されている。この機体はコクピット最後部に2門のMG151/20をシュレーゲ・ムジーク(斜銃)として装備し，フレームダンパー式排気管は後期タイプを使用している。



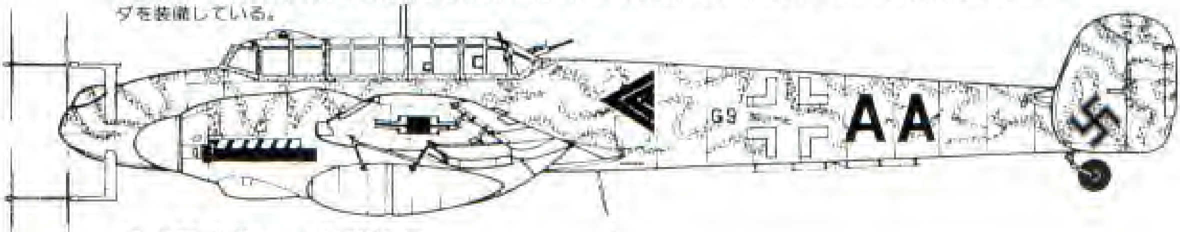
Bf110G-4 (Nr. 180850) Stab/NJG.1 Maj.W.Shnaufer 1945年 3 月

シュナウファー少佐最後の乗機で45年4月21日エッゲベックに到着，その後，イギリス本土へ運ばれ121個の撃墜マークを描いた垂直尾翼はインペリアル・ウォー・ミュージアムに展示されている。塗装は全面ＲＬＭ76ヘルグラウ，胴体上面のみＲＬＭ74ドゥンケルグリュン，国籍マークは胴体と主翼上面が白フチのみ，ほかはスタンダード・タイプ。スピナはＲＬＭ21バイス。プロペラ・ブレードはＲＬＭ70シュバルツグリュンである。コードレターは黒でユニット・コードのみシュタブカラーのＲＬＭ25グリュン。この機体はFuG 218ネプトゥーン・レーダと後期タイプのフレームダンパー式排気管を装備している。



Bf110G-4 Stab/NJG.1 Oberst Hans-Joachim Jabs 1945年 5 月

ＮＪＧ.１の司令ヤブス中佐の乗機で，45年5月にこの機体を使ってＮＪＧ.１の２名のパイロットがスウェーデンへ脱出した。塗装は全面ＲＬＭ76ヘルグラウに，上面のみＲＬＭ75ミッテルグラウでミラーウェーブ・カムフラージュを施している。国籍マークは胴体と主翼上面が白フチのみ，ほかはスタンダード・タイプ。コードレターと司令機を示すシェブロンはＲＬＭ22シュバルツ。コクピット後部にはMG151/20シュレーゲ・ムジーク２門を装備し，排気管は後期タイプを付けている。また，パイロット席上部のキャノピーにFuG350ナクソス・レーダを装備している。



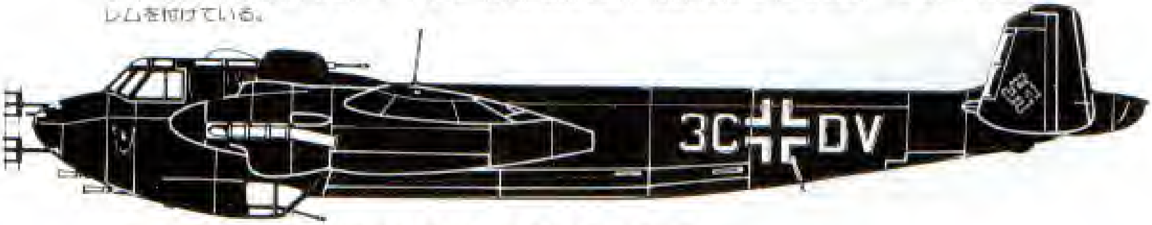
Do17Z-7 Kauz | 2/NJG.2

ドルニエDo.17の夜戦型はKauz（鳴きフクロウ）と呼ばれKauz I（Z-7），Kauz II（Z-10），Kauz3（Do215 B-5）の3種ある。この機体はKauz I で全面ＲＬＭ22シュバルツ。国籍マークはすべて白フチのみのタイプ。スピナはＲＬＭ70シュバルツグリュンで先端は白。プロペラ・ブレードはＲＬＭ70シュバルツグリュン，コードレターはＲＬＭ77ヘルグラウ。機首にはイングランド・ブリッツのエンブレムを付けている。



Do217N-1 11/NJG.4

FuG212リヒテンシュタインC-1レーダを装備したDo217N。塗装は全面ＲＬＭ22シュバルツ，国籍マークはすべて白フチのみのタイプで，コードレターはＲＬＭ23ロット。機首左右にはイングランド・ブリッツのエンブレムを付けている。



JuBBC-6 (Nr.360263) 5/NJG.2 1943年 6 月

シシリーにおけるＮＪＧ.２のJu88C-6。機体全面はＲＬＭ22シュバルツであるが，エンジン・カウリング下面のみＲＬＭ65ヘルブラウに塗られているのが変わっている。国籍マークはすべて白フチのみのタイプで，コードレターはＲＬＭ77ヘルグラウ。機体コード「A」はシュタッフェル・カラーのＲＬＭ21バイス。胴体後部の白帯はアフリカ戦線に配置されたことを示している。機首にはイングランド・ブリッツのエンブレムを付け，垂直尾翼には黒で製造番号360263を書いている。



ドイツ夜間戦闘機隊

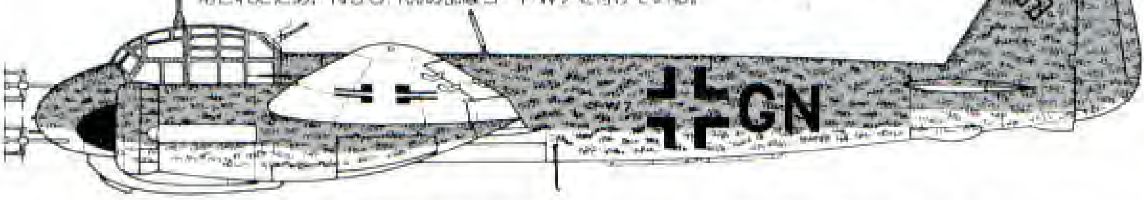
Ju88C-6b Ⅰ/NJG.4

FuG220リヒテンシュタインSN-2レーダを装備したJu88C-6b。塗装はRLM76ヘルグラウにRLM75ミッテルグラウのスポットで，国籍マークは主翼下面のみスタンダード・タイプ　ほかはすべて黒のみ。コードレターも黒である。



Ju88C-6b　Ⅳ/NJG.5

上面RLM76ヘルグラウにRLM75ドゥンケルグラウの細かいまだら迷彩で，下面はRLM65ヘルブラウという特殊な塗装である。コードレター，国籍マークはすべてRLM22シュバルツ，ハーケンクロイツは黒フチのみのタイプ。スピナは黒。この機体はFuG212リヒテンシュタインC-1とシュレーゲ・ムジークを装備し，Ⅳ/NJG100の手によって運用されたため，NJG.100の部隊コードW7を付けている。



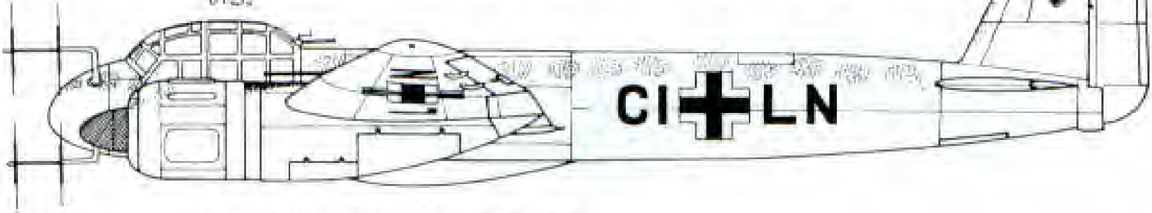
Ju88C-6 Ⅳ/NJG.4 Maj.Heinz Prinzzu Sayn-Wittgenstein 1943年7月

夜間エース第3位のウィットゲンシュタイン中佐の乗機で，FuG212とMG151/20シュレーゲ・ムジーク2門を装備し，機首下面のゴンドラは外している。塗装は上面RLM76ヘルグラウにRLM74ドゥンケルグラウのスポット，下面はRLM22シュバルツ。国籍マークはすべて白フチのみのタイプで，コードレターはRLM77ヘルグラウ。スピナとプロペラ・ブレードはシュバルツグリュン，尾部の帯はRLM04ゲルブ。ウィットゲンシュタインは43年7月24~25日，28機目の戦果を挙げている。ウィットゲンシュタインの最終スコアは83機で44年1月21日，27歳の若さで戦死した。



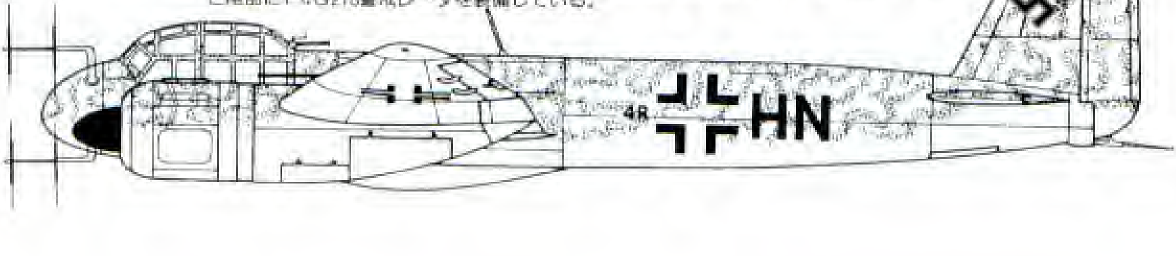
Ju88G-6b

部隊配属前のJu88G-6b，塗装は全面RLM76ヘルグラウに上面RLM75ミッテルグラウのスポット。スピナとプロペラ・ブレードはRLM70シュバルツグリュン，国籍マークはすべて黒に白フチ付きのタイプ。ラジオ・コールサインは黒で，主翼下面にも書かれている。



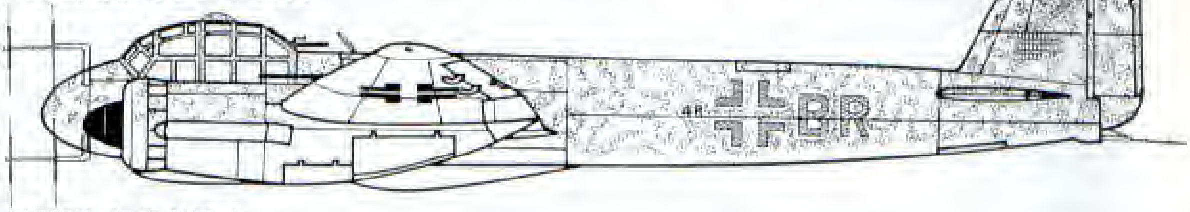
Ju88G-6b (Nr.620030) 5/NJG.2

塗装は全面RLM76ヘルグラウに，上面RLM75ミッテルグラウのミラーウェーブ。国籍マークはハーケンクロイツのみ白と黒フチ付きのスタンダード・タイプで，ほかは黒のみ。コードレターとスピナも黒で，プロペラ・ブレードはRLM70シュバルツグリュン，垂直尾翼には製造番号が黒で書かれている。この機体はMG151/20シュレーゲ・ムジーク2門と尾部にFuG218警戒レーダを装備している。



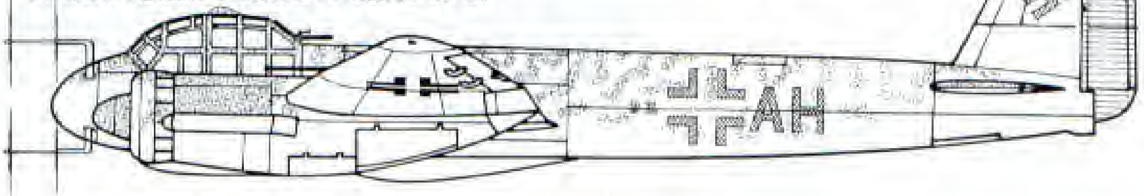
Ju88G-6c (Nr.622338) 7/NJG.2 Oblt.Brieglib

ブリーグリブ少尉のJu88C-6c。全面RLM76ヘルグラウに上面RLM02グラウのミラーウェーブ，機首とエンジン・カウリング上面のみRLM75ミッテルグラウのスポットというちょっと変わった塗装である。主翼下面のマーク以外はコードレターも含めすべてRLM75ミッテルグラウ。キャノピー直後に2門のMG151/20シュレーゲ・ムジークを装備し，尾端にFuG218，キャノピー上部にFuG350レーダを付けている。スピナは黒でプロペラ・ブレードはRLM70シュバルツグリュン，垂直尾翼には製造番号622338が黒で書かれ，ハーケンクロイツの横に「LA」の文字が書いてあるが，意味は不明。撃墜マークは25個でRAFのラウンデルの入った白い短冊に黒の斜線の入ったタイプである。



Ju88G-6c 1/NJG.6

これも変わった塗装で，全面RLM76ヘルグラウに機首，エンジン・カウリング上面とスピナはRLM75ミッテルグラウ，機体上面はRLM75ミッテルグラウのミラーウェーブで，垂直尾翼のフチはC型に似せるためRLM75ミッテルグラウで塗られ，ラダーはダミーのバランスも含めてRLM76より暗いグレイに塗ってある。胴体のバルカンクロイツとハーケンクロイツ，それにコードレターはRLM75ミッテルグラウ，主翼上面のマークは白フチのみ，下面は黒フチのみのタイプを使用している。



He219A-2(Nr.290123) 1/NJG.1

胴体上面はRLM76ヘルグラウにRLM75ミッテルグラウのスポット，下面はRLM74ドゥンケルグラウまたはRLM24ドゥンケルブラウ。国籍マークは主翼上面が細い黒フチのみのタイプで，ほかはすべて白フチのみ。機体コードの「T」は白フチ付きの黒，「H」はグレイ，製造番号「290123」は白，胴体後部下面に黒帯が入っているが，意味は不明。機首のアンテナ基部に黒で記入されたローマ数字の「Ⅳ」はFuG220bレーダを装備していることを示すものである。



He219A-0 Stab/NJG.1 Oberst.Werner Streib

夜間エース第5位のシュトライブ大佐の乗機で，FuG202リヒテンシュタインBCレーダを装備した量産試作型である。塗装は全面RLM76ヘルグラウに上面RLM75ミッテルグラウのスポット。国籍マークはすべて黒フチのみのタイプ。コードレターは機体コード「F」がシュタブ・カラーのRLM25グリュンでほかは黒。



He219A-7 I/NJG.1 Maj.Paul Forster

I/NJG.1の司令フェルスター少佐の乗機。全面RLM76ヘルグラウに上面RLM75ドゥンケルグラウのスポット迷彩で，コードレターと主翼下面以外の国籍マークはRLM22シュバルツ，下面のマークは白と黒のフチ付きのスタンダード・タイプ。FuG220アンテナのダイポールは下の4本の下部のみ赤・白・赤に塗り分けてある。

